Los puertos del Atlántico en la Baja Edad Media: navegación, instituciones y gobernanza

Jesús Ángel Solórzano Telechea, José Damián González Arce e Iñaki Bazán Díaz (editores)

20



Verum et Pulchrum
Medium Aevum

Los puertos del Atlántico en la Baja Edad Media: navegación, instituciones y gobernanza

Acceso Abierto

Pagès editors

LOS PUERTOS DEL ATLÁNTICO EN LA BAJA EDAD MEDIA: NAVEGACIÓN, INSTITUCIONES Y GOBERNANZA

LOS PUERTOS DEL ATLÁNTICO EN LA BAJA EDAD MEDIA: NAVEGACIÓN, INSTITUCIONES Y GOBERNANZA

JESÚS ÁNGEL SOLÓRZANO TELECHEA,
JOSÉ DAMIÁN GONZÁLEZ ARCE E IÑAKI BAZÁN DÍAZ
Editores

Pagès editors
LLEIDA, 2021













Esta publicación ha sido financiada por el Ministerio de Ciencia e Innovación / Fondos FEDER / Agencia nacional de Investigación con cargo al proyecto I+D "Política, instituciones y gobernanza de las villas y ciudades portuarias de la Europa Atlántica en la Baja Edad Media: análisis comparativo transnacional" (Referencia HAR2017-83801-P), adscrito a la Universidad de Cantabria.



Sant Salvador, 8 - 25005 Lleida
www.pageseditors.cat
editorial@pageseditors.cat
Primera edición: septiembre de 2021
ISBN: 978-84-1303-300-6
DL L: 553-2021
Impreso en Arts Gràfiques Bobalà, S L

Printed in Spain

ÍNDICE

UNAS PALABRAS INTRODUCTORIAS A PROPÓSITO DE LA LEGISLACIÓN, ORGANIZACIÓN POLÍTICO-INSTITUCIONAL Y GOBERNANZA EN LOS PUERTOS ATLÁNTICOS EN LA BAJA EDAD MEDIA

Iñaki Bazán Díaz[1]
Universidad del País Vasco/ Euskal Herriko Unibertsitatea

Este libro es el resultado de una mesa redonda titulada "Los puertos atlánticos en la Baja Edad Media: legislación, organización política e institucional y gobernanza" y celebrada en el marco del *International Medieval Meeting Lleida* en junio de 2019. En esa mesa se pretendía dar a conocer parte de los resultados del proyecto de investigación "Política, instituciones y gobernanza de las villas y ciudades portuarias de la Europa atlántica en la Baja Edad Media: análisis comparativo transnacional", financiado por la Agencia Estatal de Investigación y Fondos FEDER (HAR2017-83801-P). Este proyecto es una continuación de otro anterior que incidía sobre el mismo sujeto, los centros portuarios, pero desde otro ángulo, el social: "Las sociedades urbanas de las ciudades y villas portuarias de la Europa atlántica en la Baja Edad Media" (HAR20212-31801).

El actual proyecto centra su objetivo en el estudio comparado de la gobernanza de los núcleos portuarios de la Europa atlántica entre 1200 y 1500. Se pretende aprehender, en un contexto internacional y desde una perspectiva comparada, los procesos de adaptación de las formas de gobierno urbano o de gestión política que se transfirieron desde el centro a la periferia portuaria que constituiría la frontera marítima de los distintos reinos europeos. Esas adaptaciones fueron fruto de las constantes modificaciones del contexto portuario que llevarían a constituir un nuevo modelo de gobernanza o de "buen gobierno".[2]

1. i.bazan@ehu.eus; ORCID 10: http://orcid.org/0000-0003-3407-6233.

2. Jesús Ángel Solórzano Telechea. Beatriz Arízaga Bolumburu (eds.), *La gobernanza de la ciudad europea en la Edad Media,* Instituto de Estudios Riojanos, Logroño, 2011.

El proyecto busca analizar las diferencias en el desarrollo de la gobernanza de la ciudad portuaria medieval frente a la del interior de la que emana en origen el modelo. Pero también hay que analizar las similitudes de la gobernanza entre los centros portuarios de la fachada atlántica europea. Esas similitudes permiten conformar una "civilización portuaria" (modelos institucionales y formas de gobierno), donde cada puerto forma parte de una amplia red que sostiene la navegación de cabotaje y el sistema de economía mercantil regional. La construcción del espacio portuario requiere de la participación del poder y de la interacción de los actores sociales para reconfigurar las relaciones políticas, sociales y económicas, constituyendo un nuevo orden o gobernanza enfocada a responder a las necesidades de desarrollo: infraestructuras, organización de la economía marítima... Son instrumentos encaminados a diseñar políticas públicas en las ciudades portuarias. Una de las formas de análisis y de aproximación a esas políticas públicas que integran un modelo de gobernanza es a través de los "regímenes urbanos" o acuerdos de colaboración entre los agentes sociales, los grupos y las organizaciones para hacer frente a los desafíos socio-económicos, en este caso, de una sociedad portuaria.[3]

En definitiva, en este libro se abordan varios de los objetivos propuestos en el proyecto de investigación que lo inspira mediante el estudio de diversas cuestiones, como son la reglamentación de la actividad socio-económica portuaria y marítima; el desarrollo de las infraestructuras portuarias; las técnicas que posibilitan la navegación a través del circuito portuario atlántico; las instituciones consulares castellanas y su implantación por el Mediterráneo occidental; o las asociaciones de mercaderes burgaleses y sus relaciones con distintos puertos atlánticos (Bilbao, Brujas, Nantes, La Rochelle, Londres...) para exportar e importar.

Así, María Álvarez Fernández, de la Universidad de Oviedo, se ocupa de los *Mecanismos de gobierno y derechos portuarios en la costa noroccidental leonesa (siglos XII-XVI)*. En este estudio trata de poner en valor el papel desempeñado por las villas portuarias asturianas en el tráfico comercial atlántico, a pesar de que el argumento fundacional fue, principalmente, el de ordenar el espacio y de activar una economía modesta. Para poder abordar esta tarea, la autora se basa, a pesar del laconismo de las fuentes, en diversos instrumentos jurídicos

3. Sobre el particular, entre otros, por ejemplo *vid*. Clarence STONE, "Urban Regimes and The Capacity To Govern: A Political Economy Approach", *Journal of Urban Affairs*, 15/1, (Abingdon, 1993), p. 1-28; "Looking Back to Look Forward. Reflections on Urban Regime Analysis", *Urban Affairs Review*, 40/3, (Chicago 2005), p. 309-341; Karen MOSSBERGER, Gerry STOKER, "The Evolution of Urban Regime Theory: The Challenge Conceptualization", *Urban Affairs Review*, 36/6 (Chicago, 2001), p. 810-835.

reguladores de la actividad portuaria, comercial y pesquera de los siglos xii a xvi. Instrumentos como las cartas puebla concedidas por los monarcas leoneses a partir de finales del siglo xii, como son las de Avilés (desde 1155), Llanes (1225), Luarca (1270) o Castropol (1299). En ellas se establecen los derechos locales sobre el disfrute del mar y la articulación jurídica de las actividades relacionadas con él. Instrumentos superadores del limitado marco jurídico de los fueros, como fueron las ordenanzas municipales de Castropol (1376 y 1381) que regularon la venta de pescado en el puerto, el tráfico nocturno en la ría, la recaudación fiscal...; o de Avilés (fines del xv) que regularon la descarga de sal en el puerto, el arrendamiento de los alfolíes, la descarga y venta de pescado fresco... Instrumentos como las ordenanzas gremiales que permiten indagar en las actividades portuarias y en los oficios relacionados con la mar. Las únicas conservadas son las de los mareantes de Llanes y de Luarca, y en ellas se alude al necesario permiso de estos gremios para embarcarse en naos, pinazas o bajeles; en ellas se diferencia entre la pesca mayor (ballena, besugos...) y menor (sardina, congrio, fanecas, marisco...); se informa sobre los aparejos de las naves, la prohibición de salir a faenar con mala mar... Instrumentos jurídicos para conocer las actividades económicas vinculadas al mar también fueron los numerosos privilegios recibidos por estas villas portuarias asturianas. Privilegios como exenciones fiscales e impositivas sobre el tráfico marítimo, como concesiones de rentas y derechos, o establecimiento de mercados francos... que permiten reconstruir, por ejemplo, el funcionamiento del alfolí de Avilés, el almacén salinero más importante de Asturias. Otros instrumentos fueron las autorizaciones y salvoconductos regios para que pescadores asturianos faenaran en aguas ajenas al reino de Castilla, pero también para que pescadores de otras villas del Cantábrico, como Ladero, Castro Urdiales, Bilbao, Bermeo o Lequeitio hicieran lo propio en aguas asturianas, además de realizar actividades de carga y descarga en sus puertos. Estas autorizaciones fueron una fuente de tensiones y conflictos entre pescadores gallegos y asturianos, de una parte, y cántabros y vascos, de otra, como consecuencia de la presencia de estos últimos en las costas de los primeros. En ocasiones estos conflictos finalizaban con la suscripción de un pacto entre villas para regular la libre explotación marina y la libertad de la práctica comercial. El fraude fiscal, la falsificación de medidas y el robo de mercancías o navíos en la mar por corsarios también generó una importante documentación. Por último, el mantenimiento de la infraestructura portuaria también ha sido un importante nicho documental. En definitiva, todos estos instrumentos jurídicos aportan un conglomerado de fuentes que permiten calibrar mejor la importancia de la actividad económica marinera en las villas asturianas más allá de lo que la historiografía tradicional había considerado.

Por su parte, Jesús Ángel Solórzano, de la Universidad de Cantabria, y Ana María Rivera, de la Universidad Nacional de Educación a Distancia, se ocupan de la *Transmisión tecnológica y desarrollo portuario en el mundo atlántico medieval*. Como se enuncia en el título, dos son las cuestiones sobre las que se inciden en este estudio: por un lado, la innovación y la tecnológica que se desarrolla en el circuito mercantil del arco atlántico medieval desde una perspectiva comparada; y, por otro, su transmisión. Ese circuito conformaba una "civilización portuaria", en la que cada hito constituía una unidad necesaria para sostener una navegación de cabotaje y un sistema de economía mercantil regional. Parte de esta innovación y tecnología se encontraba impulsada por las autoridades con objeto de construir o mantener las infraestructuras portuarias para impulsar la economía mercantil y pesquera como parte del discurso político del bien común. En unos casos esas infraestructuras se levantaron como medio para "domesticar" la naturaleza con objeto de hacer frente a problemas de colmatación de los puertos o derivados de catástrofes naturales como el maremoto que en 1134 originó la ensenada de Zwin. Todo ello exigía intervenciones técnicas que permitieran resolver estos problemas, como la construcción de polders. En el caso de Inglaterra o del Golfo de Vizcaya, por ejemplo, un enemigo recurrente fueron los arenales que exigieron construir muros de contención o encauzar estuarios.

Una herramienta clave para ayudar a esa navegación de cabotaje fueron las innovaciones realizadas en los sistemas de señalización para orientar a las embarcaciones y evitar los peligros de malograr la navegación. La señalización de los hitos de navegación o de los pasos peligrosos era de diversa índole: elementos del paisaje (árboles, torres de iglesias...), construcciones de atalayas (costa cantábrica) o de torres-faro (torre de Hércules en La Coruña), avisos mediante hogueras o señales acústicas (campanas, cuernos...), instalación de balizas nocturnas en el área hanseática... Pero los navegantes también disponían de derroteros o guías de rutas, como el *Routier de Pyllotage* (1483), que utilizaban el método de enfilamiento. Como se señala en *Las Partidas* de Alfonso X el Sabio, en ocasiones esas señales, como los fuegos en la costa, más que servir para señalar la ruta adecuada eran utilizados para provocar naufragios que facilitaran saquear las naves.

Fernando Martín Pérez, de la Universidad de Cantabria, es el responsable del capítulo titulado *Categorías laborales portuarias, productos y "estiba" en un puerto del Cantábrico castellano. San Vicente de la Barquera a finales de la Edad Media*. Con este estudio pretende analizar dos cuestiones principalmente. La primera, las labores portuarias, y la segunda, las mercancías que desembarcaban en una villa de la costa atlántica, a través del ejemplo de San Vicente de la

Barquera, fundada por Alfonso VIII en 1210. El trabajo en los muelles estaba organizado, principalmente, a partir de tres cofradías (San Vicente, Santa María y San Andrés); al margen estaban algunos trabajadores de la villa y los foráneos que traían mercancías. El autor reorganiza la exposición de la actividad portuaria en seis ámbitos: la gestión, las tareas del puerto, la pesca, los prácticos de puerto, la venta y la hospitalidad. Curiosamente, en las fuentes documentales la actividad de estiba no se menciona. Fernando Martín Pérez plantea la hipótesis de que fueran los propios marineros quienes descargaran las mercancías que transportaban y por eso no son mencionados los estibadores.

Entre los oficios relacionados con la gestión se encuentran, por ejemplo, el de cogedor bolsero, en manos de la oligarquía local, que se encargaba de recaudar la alcabala, sisa y otras rentas. Pero el oficio más importante era el de preboste, en manos de familias nobles como los Oreña. Las faenas de construcción y mantenimiento del puerto corrían a cargo de albañiles, canteros, carpinteros... La actividad relacionada con la pesca era la que más población ocupaba en la villa de San Vicente de la Barquera. En primer lugar, la pesca propiamente dicha, bien de bajura, con la captura de sardina y juriel entre mayo y agosto, y congrio durante toda la temporada; o bien de altura, con merluza entre mayo y diciembre, y besugo entre noviembre y abril. En segundo lugar, la comercialización de esa pesca, en la que intervenían mercaderes y transportistas que llevaban los productos al interior de Castilla, como a Dueñas. Y, en tercer lugar, también estaban los carpinteros y herreros que construían pinazas en el barrio de la Ribera. La hospitalidad era la que las cofradías ofrecían a sus miembros en momentos de necesidad.

La segunda parte de esta radiografía de la actividad portuaria de la villa de San Vicente de la Barquera es la relacionada con los productos que eran cargados y descargados, más allá de los pesqueros. Entre esos productos que entraban en el puerto se encontraban el vino, vinagre, aceite, saín, centeno, trigo, sal, fruta..., pero también paños, cuero, orfebrería, madera... En este estudio se realiza una interesante distinción entre productos destinados al mantenimiento de la villa y los que se adquirían en momentos de necesidad y que en las fuentes se denominan "bastimientos".

Inazio Conde Mendoza, de la Universidad de Cantabria, analiza la cuestión de *Los consulados de castellanos en la Corona de Aragón: un estado de la cuestión*. Se trata de una interesante aportación sobre el nivel de conocimiento de los consulados castellanos creados en diferentes puertos del Mediterráneo occidental a partir de la historiografía, en un recorrido que va desde los años sesenta del siglo xx hasta la actualidad. El autor centra la atención en las investigaciones realizadas por Ferrer i Mallol, Cateura, Szászdi, Hilario Casado,

Ferreira Priegue, Abulafia o González Arce, entre otros. Uno de los principales escollos de los investigadores sobre esta materia ha sido el de las fuentes, ¿dónde localizar referencias documentales sobre la actividad de los cónsules? Principalmente se localiza en la documentación cancilleresca y notarial, en la cual se pueden obtener datos sobre la actividad consular. La historiografía ha ido elaborando el mapa y una cronología, *grosso modo*, de la presencia consular castellana en el Mediterráneo, diferenciando entre consulados propiamente dichos, nación y colonias o asentamientos menores, como Barcelona, Mallorca, Valencia, Marsella, Niza, Génova, Pisa, Florencia o Nápoles. Gracias a las investigaciones realizadas hasta la fecha se puede reconstruir mejor la labor desempeñada por los cónsules para defender los intereses de los vasallos del rey de Castilla que mareaban por aguas del Mediterráneo. Donde no hubiera esta figura, sus atribuciones eran desempeñadas por los consulados del Mar. Entre esas atribuciones se encontraba la judicial, "podades conoscer e conoscades de todos e qualesquier pleytos e causas asy civiles como criminales", aunque no disponía de cárcel ni de alguaciles. Además de esta actividad jurisdiccional, también supervisaba la equivalencia de los pesos y medidas entre la corona de Castilla y la de Aragón; colaboraba con el cónsul del Mar; prestaba dinero... No obstante, una de las características de esta institución unipersonal, en ocasiones vitalicia y heredable, fue su adaptación a las diversas circunstancias cambiantes; así, poco a poco, además de ocuparse de asuntos marítimos, también fue incorporando los referidos al ámbito comercial.

La documentación permite investigar, en mayor medida, el nombramiento de los cónsules por el rey de Castilla, con sus fórmulas jurídicas, la duración, los salarios, funciones, privilegios... Las vías para acceder al cargo de cónsul, como en el caso de Mallorca, eran tres: a propuesta del propio interesado, de una comunidad o la designación de una persona interina por el lugarteniente de Mallorca hasta que fuera ratificada por el monarca castellano. Tras el nombramiento llegaba la ceremonia de toma de posesión, con juramento y pregón por la ciudad. Entre estos cónsules predominan gentes del Cantábrico a propuesta de los concejos vascos y cántabros.

Por último, José Damián González Arce, de la Universidad de Murcia, se ocupa de las *Instituciones del comercio naval atlántico. Las últimas entre las grandes compañías familiares burgalesas, según los registros de averías del puerto de Bilbao (1481-1501)*. Estos registros de averías o navales de la Universidad de maestres de naos y mercaderes de Bilbao, que a partir de 1511 se transformó en consulado, son una rica fuente que ofrece información sobre los flujos comerciales entre los distintos puertos atlánticos. Las averías eran una tasa que gravaba las mercancías embarcadas, es decir, averías de flete. Sobre el potencial

de esta fuente González Arce ha publicado un estudio de muy reciente aparición: "Los registros de averías del puerto de Bilbao, y otros documentos inéditos, fuentes excepcionales para el estudio del comercio bajomedieval".[4] Se podría decir que el estudio que presenta en esta obra colectiva es una continuación del titulado "Las grandes compañías del comercio burgalés de finales del siglo XV, según los registros de averías del puerto de Bilbao (1481-1501)".[5] Un comercio internacional que se basó principalmente, en el caso burgalés, en compañías familiares de núcleo restringido y las últimas, correspondientes al periodo de finales del siglo XV, fueron: la familia Castro, Miranda, Quintanadueñas, De la Torre y San Vítores. En el caso de esta última, la historiografía consideraba que se trataba de una familia menor que colaboraba con otros mercaderes. Ahora, gracias al registro de averías, se ha podido constatar que pertenecía al grupo de las grandes compañías comerciales familiares. Por ejemplo, Lope de San Vítores fue, según ese registro de averías, el noveno exportador neto de lana, con 1.065 sacas.

En este estudio se observa qué productos importaban (paños, fustanes, bonetes, cañamazo, cobre...) y exportaban estas familias desde el puerto de Bilbao (lana, hierro...); desde dónde (Inglaterra, Flandes, Bretaña...) y a dónde lo hacían (Flandes, La Rochela, Nantes...); el volumen de producto enviado y recibido (por ejemplo Diego Castro exportó 165 sacas de lana, Pedro de Castro 284 y Alonso de Castro 241); los nombres de sus factores en las distintas plazas comerciales, siendo algunos de ellos miembros de la propia familia (por ejemplo Diego Miranda en La Rochela y Nantes); la constatación de que algunos miembros de estas familias de mercaderes fueron también cónsules de la nación castellana (por ejemplo Pedro Miranda lo fue en Brujas), pero igualmente cónsules del Consulado de Burgos, como Juan de Miranda, padre e hijo. El estudio finaliza con un interesantísimo apéndice en el que se recogen los siguientes datos: nombre del mercader, familia de pertenencia, socios y factores en los cuatro principales enclaves con los que comerciaban (Flandes, La Rochela, Nantes y Londres).

En suma, los resultados que se extraen de los estudios recogidos en esta obra colectiva permiten entender las formas de la vida política, socio-económica y cultural de la periferia de la Europa medieval a través de los centros portuarios del eje atlántico desde la segunda mitad del siglo XII, cuando la colaboración entre los diversos agentes sociales y organizaciones articularon

4. Manuel GARCÍA FERNÁNDEZ, Ángel GALÁN SÁNCHEZ, Rafael G. PEINADO SANTAELLA (eds.), *Las fronteras en la Edad Media hispánica, siglos XIII-XVI*, Universidad de Granada, Universidad de Sevilla, Granada, 2019, p. 541-555.

5. *Intus-Legere Historia*, 14/1 (Santiago de Chile, 2020), p. 249-269.

las primeras formas de gobernanza para hacer frente a sus retos y desafíos, hasta comienzos del siglo XVI, cuando las estructuras del poder monárquico centralizado intervendrían en esas formas gobernanza de las ciudades y villas portuarias.

"LAS ESPALDAS DEL MAR, DE PUERTO A PUERTO". MECANISMOS DE GOBIERNO Y DERECHOS PORTUARIOS EN LA COSTA NOROCCIDENTAL LEONESA (SIGLOS XII-XVI)

María Álvarez Fernández
Universidad de Oviedo

Secus Littus Maris. Advertencias de Partida[1]

Cuando en 1206 Alfonso IX de León otorgó el fuero de Benavente a Llanes, aquella pequeña villa era tan sólo una pobre aldea costera cuyo puerto, ubicado entre Ribadesella y Unquera, abrigaba refugio seguro a la población marinera allí asentada, aún discreta y poco pujante. Tres siglos después, en la real provisión de 1523 el rey Carlos I se dirigía ya a una villa pujante y a unos pescadores activos que, en coalición con los gallegos, alargaban sus embarcaciones llevando pescado por el mar de Irlanda y moneda castellana a La Rochela.[2] El desarrollo urbano y portuario vivido por Llanes entre ambas noticias, la de 1206 y la de 1523, siguió un recorrido muy similar al de otros núcleos de la costa occidental cantábrica, afirmando hace tiempo José Ignacio Ruiz de la Peña Solar, con gran acierto, que este desenvolvimiento

1. Este trabajo se inscribe en las tareas de investigación de los proyectos: "Política, instituciones y gobernanza de las villas y ciudades portuarias de la Europa Atlántica en la Baja Edad Media: análisis comparativo transnacional" (HAR2017-83801-P) y de la Red de Excelencia "La Gobernanza de los puertos atlánticos, siglos xiv-xxi" (HAR2016-81812-REDT). Abreviaturas utilizadas: ACO, Archivo de la Catedral de Oviedo; AGS, Archivo General de Simancas; AHN, Archivo Histórico Nacional; AMSP (FSV), Archivo del Monasterio de San Pelayo, Fondo de San Vicente; RAH, Real Academia de la Historia. RGS, Registro General del Sello. El título de este estudio toma en préstamo un verso del precioso poema de Blas de Otero "A la inmensa mayoría. Pido la paz y la palabra" (1955).

2. *El fuero de Llanes.* ed. Miguel Calleja Puerta, Editorial Sueve, Oviedo, 2003. La noticia de 1523, inédita, en AGS, RGS, f. 34.

de la actividad portuaria, comercial y pesquera jugó un importante papel en el conjunto general del área atlántica europea.[3]

Es generalizado entre los medievalistas un cierto escepticismo a la hora de valorar el protagonismo de las villas portuarias del noroeste peninsular en el tráfico comercial y mercantil atlántico y ello es debido, en gran parte, al laconismo de las fuentes conservadas para los primeros años de su andadura histórica. Como se sabe, la falta de conservación de fondos locales para las villas asturianas de nueva fundación, por ejemplo, impide conocer el capítulo medieval de su historia reduciendo enormemente las posibilidades de estudio.

3. Lejos de ser exhaustivos, deben mencionarse, del autor, los siguientes trabajos: "Notas sobre la actividad comercial en las poblaciones de la costa asturiana (siglos xiii y xiv)", *Boletín del Instituto de Estudios Asturianos*, 21/60 (Oviedo, 1967), p. 101-112; con Isabel González García, "La economía salinera en la Asturias medieval", *Asturiensia medievalia*, 1 (Oviedo, 1972), p. 11-89; *Las "Polas" asturianas en la Edad Media*, Universidad de Oviedo, Oviedo, 1981; "Aranceles de portazgo en las rutas del comercio astur-leonés a finales de la Edad Media", *Les Espagnes médiévales: aspects économiques et sociaux: mélanges offerts à Jean Gautier Dalché*, Universidad de Niza, Niza, 1983, p. 349-358; "El desarrollo urbano de la periferia norteña castellano-leonesa en la Edad Media (siglos xii-xiv)", *Anuario de estudios medievales*, 19 (Barcelona, 1989), p. 169-186; "El desarrollo urbano y mercantil de las villas cántabras en los siglos xii y xiii", *El Fuero de Santander y su época. Actas del Congreso conmemorativo de su VIII centenario*, Diputación de Santander, Santander, 1989, p. 255-292; "La función comercial de las villas nuevas del norte de España en la Edad Media (1150-1300 circa)", José Luis Hernando, Miguel Ángel García Guinea, Pedro Luis Huerta Huerta (coords.), *Viajes y viajeros en la España medieval*, Fundación Santa María la Real, Centro de Estudios del Románico, Logroño, 1989, p. 177-192; "Conflictos interlocales por el control de espacios económicos privilegiados: el ejemplo astur-galaico de las pueblas de Ribadeo y Roboredo (1282)", *Boletín del Instituto de Estudios Asturianos*, 45/138 (Oviedo, 1991), p. 559-588; "Presencia de los puertos cantábricos en las líneas del comercio atlántico bajomedieval: las relaciones entre Asturias y La Rochelle", *Boletín del Real Instituto de Estudios Asturianos*, 47/141 (Oviedo, 1993), p. 21-48; "Noticia de Tazones y de otros puertos balleneros de la costa asturiana (siglos xiii-xiv)", *Medievo hispano: estudios in memoriam del Prof. Derek W. Lomax*, Sociedad Española Estudios Medievales, Madrid, 1995, p. 325-335; "Privilegio de libre comercio por el puerto de la Puebla de Castropol (1386)", *Boletín del Real Instituto de Estudios Asturianos*, 50/147 (Oviedo, 1996), p. 307-312; "Las villas castellanas de la costa cántabro-atlántica y su proyección comercial en el Mediterráneo occidental", *Revista d'historia medieval*, 11 (Valencia, 2000), p. 41-66; "El nacimiento de las villas costeras cántabro-atlánticas y su instrumentación jurídica (siglos xii-xiii)", *El fuero de Laredo en el octavo centenario de su concesión*, Margarita Serna Vallejo, Juan Baró Pazos (coords.), Universidad de Cantabria, Santander, 2001, p. 151-168; "El desarrollo urbano de Asturias en la Edad Media", *El fenómeno urbano medieval entre el Cantábrico y el Duero: revisión historiográfica y propuestas de estudio*, Jesús Ángel Solórzano Telechea, Beatriz Arízaga Bolumburu (coords.), Asociación de Jóvenes Historiadores de Cantabria, Santander, 2002, p. 349-366; "La atracción del mar en los orígenes de la apertura de la fachada costera galaico-cantábrica al mundo atlántico (1157-1252)", *Fernando III y su tiempo (1201-1252), VIII Congreso de Estudios Medievales*, Fundación Sánchez-Albornoz, León, 2003, p. 183-208; "Comercio a escala interregional e internacional. El espacio comercial astur-leonés y su proyección atlántica", *El comercio en la Edad Media, XVI Semana de Estudios Medievales*, José Ángel García de Cortázar, José Ignacio de la Iglesia Duarte, Blas Casado Quintanilla, Francisco Javier García Turza (coords.), Instituto de Estudios Riojanos, Logroño, 2006, p. 39-92; "Funciones y paisajes urbanos de las villas marítimas del norte de España: Avilés (siglos xii-xv)", *Mercado inmobiliario y paisajes urbanos en el occidente europeo (siglos xi-xv), XXXIII Semana de Estudios Medievales*, Estella, Gobierno de Navarra, Institución Príncipe de Viana, Pamplona, 2007, p. 691-736; "Le ville nouve del nord della corona di Castiglia (secoli xii-xiv)", *Studi storici: rivista trimestrale dell'Istituto Gramsci*, 52/1 (Roma, 2011), p. 163-193; "La villa de Avilés en la Edad Media: el movimiento portuario pesquero y mercantil", Juan Ignacio Ruiz de la Peña Solar, María Josefa Sanz Fuentes, Miguel Calleja Puerta (coords.), *Los fueros de Avilés y su época*, Real Instituto de Estudios Asturianos, Oviedo, 2012, p. 13-73.

No parece, sin embargo, discutible el papel secundario de las villas portuarias de la fachada noroccidental leonesa en el conjunto general del reino tal y como parecen indicar los instrumentos jurídicos portuarios reguladores de la actividad comercial, mercantil y pesquera conservados para los siglos xii-xvi y cuyo contenido, para el caso asturiano, analizaremos en esta contribución. Si, como parece demostrado, la discreta posición asturiana de sus villas costeras resultó determinante para la escasa participación de la región en los grandes circuitos comerciales, ¿cómo explicar la presencia de mercaderes asturianos en los mercados foráneos —Irlanda, Londres, La Rochelle— o la creación de compañías mercantiles para la pesca del besugo "a mar lontana"? ¿Cómo justificar la vecindad de gentes foráneas en Avilés, Llanes y Villaviciosa? ¿Cómo entender la influencia artística franca, y no castellana, del románico astur?

Como yo misma me he referido en otras ocasiones, las villas costeras fundadas por los monarcas leoneses en el territorio asturiano fueron formaciones urbanas muy discretas y con unas funciones preferentemente ordenadoras del espacio, capaces de reactivar las economías locales dentro de unos límites modestos, pero tremendamente eficaces a pesar de no superar muchas de ellas unos niveles de desarrollo propios de núcleos rurales[4]. De acuerdo con este planteamiento, no sorprende en abolusto la visión que de nuestas costas tuvieron muchos navegantes extranjeros que dejaron testimonio escrito de sus impresiones en bellos itinerarios marítimos, como el que nos regala, a fines del siglo xii, Roger de Howden y que, comenzando en York, bordea la costa este de Inglaterra hasta Dartmouth cruzando el canal hasta Île-de-Batz y continuando hacia el sur.[5]

I. El marco normativo regulador del mar: limitaciones de una legislación embrionaria

Tras un primer escrutinio de las fuentes medievales asturianas editadas, me propongo en esta ocasión clasificar todos los testimonios documenta-

4. Ver, especialmente, mis dos últimas aportaciones al respecto: María Álvarez Fernández, "El pulso de la vida urbana en la periferia castellano-leonesa: ciudades y villas en el NW peninsular", *La ciudad de los campesinos. Villas nuevas, pequeñas villas, villas mercado, XLVI Semana de Estudios Medievales de Estella,* Gobierno de Navarra, Pamplona, 2020, pp. 215-257; "Donde habita el recuerdo. Villas comerciales y pesqueras en la Asturias medieval", *Rutas de comunicación marítima y terrestre en los reinos hispánicos durante la Baja Edad Media. Movilidad, conectividad y gobernanza*, Jesús Ángel Solórzano Telechea, Fernando Martín Pérez (coords), La Ergástula ediciones, Madrid, 2020, pp. 289-319.

5. Cierto es, y conviene recordarlo, que la impresión de aquel viajero del siglo xii a propósito de los puertos asturianos no puede ser más negativa. Refiriéndose a Avilés, el más importante núcleo marítimo de la región a mediados del siglo xii, dirá que *non est ibi bonus portus* frente a una costa gallega valorada muy positivamente por el citado autor. Dirá, por ejemplo, de Ribadeo, que *deinde in terra eiusdem regis est portus et burgues bonus qui dicitur Ribadura, et est portus ille bonus et profundus.* Patrick Gautier Dalché, *Du Yorkshire a l'Inde. Une géographie urbaine et maritime de la fin du xiie siècle (Roger de Howden)*, Librairie Droz, Genève, 2005, p. 184.

les conservados relativos a la instrumentación jurídica portuaria entre los siglos XII-XVI, al considerarlo un paso exigible y necesario previo a cualquier intento de sistematización y conocimiento cabal de la realidad marítima asturiana para las épocas medieval y moderna. En este sentido, y salvo error por nuestra parte, el alcance de los estatutos jurídicos relacionados con la actividad marítima y portuaria de los núcleos urbanos asturianos incluye necesariamente dos grandes variantes dentro del derecho local, contando cada una de ellas con múltiples matices jurídicos: por un lado, lo que Font denominó hace ya tiempo la "libertad de actividades económicas", esto es, la posibilidad de ejercitar ciertas operaciones mercantiles sin las trabas impuestas por la existencia de monopolios y que incluyen, entre otros documentos de derecho, las cartas de franquicia, las exenciones de impuestos sobre la explotación de los bienes del mar y el tráfico marítimo —portazgos, peajes, barcajes, *ribajes*—, la liberación de cargas señoriales en las villas portuarias, la libertad de venta dentro de los límites impuestos por dichos estatutos o la libertad de aprovechamiento y comercialización de los recursos naturales del mar. En segundo lugar, estaría el conjunto de disposiciones o privilegios de protección y seguridad jurídica frente a embargos, robos, incautaciones o exigencias "contra derecho", factores, todos ellos, decisivos para el desarrollo económico de las villas portuarias.[6]

Si bien nuestro objeto de estudio se inicia con las primeras cartas de población otorgadas por los monarcas leoneses desde fines del XII, es preciso subrayar el hecho de que la actividad portuaria de muchos núcleos costeros asturianos se inició mucho antes: de principios del siglo X son las primeras menciones, por ejemplo, de pesquerías en *territorio Gauzone, prope litus maris, villam que dicitur Candás cum ecclesiis Sancti Felicis et Sancte Eulalie cum omnibus prestationibus et adiunctionibus suis ab omni integritate* y también en Luarca, *secus littus maris,* remontando ambas noticias al año 912.[7] En el *portus* sobre el que se asentaría después la villa de Ribadesella, existieron también pesquerías fluviales y marítimas y explotaciones destinadas a la obtención de sal desde mediados del siglo XI y ya a partir del siglo XII, las referencias al tráfico salinero y portuario se multiplican en las generosas donaciones que los reyes hacen a los monasterios asturianos, como la de Alfonso VII, el Emperador, en

6. Este primer sondeo documental de los instrumentos jurídicos que articularon el uso y disfrute del mar y las actividades de él derivadas ha permitido, además, reconocer a los actores de aquella geografía jurídica, económica y fiscal. Dejaremos para otro lugar el estudio de la geografía social y humana derivada de aquellas actividades: mercaderes, pescadores, marineros, alfolineros, *gordoneros*, maestres, atalayeros, calafates, *escabecheros* y tantos otros oficios que protagonizaron el día a día de las villas portuarias a fines del Medievo.

7. Juan Ignacio RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, *Las polas asturianas en la Edad Media. Estudio y diplomatario*, Universidad de Oviedo, Oviedo, 1981, p. 104-105.

1147 a las monjas de San Pelayo, a quienes entrega *totius portatici de Gozón*, incluyendo este territorio una dilatada zona del litoral asturiano.[8]

Fueros y cartas de población, células embrionarias de los derechos locales, nos presentan, aunque de manera sencilla y poco descriptiva, una primera imagen del movimiento portuario de los núcleos urbanos asturianos desde mediados del siglo xii. A la cabeza de todas las villas nuevas, sin duda, Avilés, aforada desde 1155 y llamada a jugar un rol protagonista en el conjunto del litoral asturiano no sólo durante la Edad Media.[9] El *portus et villa qui dicuntur Abilis* —como lo definiría Roger de Howden en el citado periplo— presentaba ya, mediado el siglo xii y a pesar de la negativa visión del diplomático inglés, una activa regulación de su tráfico comercial y mercantil garantizada, entre otros privilegios, gracias a la exención de los impuestos que regulaban sus transacciones por mar concedida por el rey leonés.[10] Habrá que esperar casi un siglo para que otra villa portuaria resultase beneficiaria, en Asturias, de tal exención: el Fuero de Llanes, otorgado a sus pobladores en 1225, introduce entre sus regulaciones que "por fazer bien e merçed a vos los pobladores de la mi villa de Llanes e a todos sus vezinos asy a los que agora son commo a los que serán de aquí adelante, mando que en todos nuestros reynos ningunt vezino de Llanes non de portadgo nin montadgo nin treyntadgo nin peaje nin castellaje".[11]

Las referencias al tráfico portuario de las villas nuevas asturianas son, por lo general y en comparación con el resto de los núcleos costeros de la orla cantábrica, tardías, al igual que sus propios documentos fundacionales. Habrán de pasar, de nuevo, unos cuantos años para encontrar nuevos instrumentos jurídicos susceptibles de análisis: así, la regulación del "puerto de la Vallenación" de Luarca, incluido en la carta de población concedida en 1270 y que permitía a sus vecinos "pescar libremente por la mar e que no den portazgos ni derechos ningunos de lo que pescaren con los sus navíos e sus derechos" autorizándoles igualmente a "que fagan maderas e mercadía de bruesa".[12] Del mismo año y características bastante similares es la regulación jurídica de

8. *Secus flumen Seliam, per terminos suos antiquos, ex una parte per aqua de Selia et per portum et per sales; piscarias in flumine Selia et in mari, cum officinis salinarium* (Juan Ignacio Ruiz de la Peña Solar, *Las polas asturianas...*, p. 104-150).

9. La más reciente y completa aproximación a la historia de la villa y de su puerto en Miguel Calleja Puerta (coord.), *Portus. Una historia del puerto de Avilés*, Universidad de Oviedo, Oviedo, 2015.

10. "Homnes populatores de Abiliés non dent portage ne ribage desde la mar ata León". María Josefa Sanz Fuentes, José Antonio Álvarez Castrillón, Miguel Calleja Puerta, *Colección diplomática del concejo de Avilés en la Edad Media (1155-1498)*, Ayuntamiento de Avilés, Avilés, 2011, p. 67.

11. Miguel Calleja Puerta, *El fuero de Llanes...*, p. 120.

12. Juan Ignacio Ruiz de la Peña Solar, *Las polas asturianas...*, p. 330.

la carta puebla de Maliayo, mediante la cual todos los bienes realengos en la villa quedaban "libres y quitos" y se extendía el privilegio de libre comercio a todos los vecinos de la pola.[13] Referencias, como vemos, genéricas que testimonian la existencia de actividad portuaria y poco más. Ni siquiera las cartas de población más tardías, como la de Castropol (1299) consiguen aumentar significativamente el conocimiento de la actividad económica marítima de dichos enclaves, manteniéndose los habitualmente citados los años anteriores: libre comercialización de pan y sidra, fiscalización de la compraventa en el mercado semanal, persecución de las medidas falsas y exención de portazgo y *ribaje* desde el mar hasta León serán las cláusulas más significativas de la carta foral episcopal castropolense.[14]

Un paso más en la instrumentación jurídica de las villas nuevas fue la generalización de las autonomías municipales y la autorregulación concejil, logro que permitió a estos pequeños villazgos superar el marco jurídico foral y articular sus actividades económicas de forma mucho más precisa, y conforme a derecho, a través de ordenanzas municipales. En Asturias, los espléndidos, aunque tardíos, ejemplos de Avilés y Castropol permiten extraer conclusiones de vital importancia para el conocimiento de las actividades económicas desarrolladas en sus puertos. Ya hemos indicado en otras ocasiones que uno de los mejores ejemplos en Asturias de instrumentación jurídica para la regulación de las actividades fluviales y marítimas de época medieval son las ordenanzas de 1376 y 1381 de Castropol, reguladoras de la venta de madera y pescado en el puerto de la villa y en los de La Linera y Tapia, de los delitos relacionados con el tráfico pesquero —el robo de pescado— y de la recaudación fiscal en ventas y pasajes de la ría del Eo.[15] Completando a las de 1376, en 1381 serían añadidos nuevos preceptos legales, como la prohibición del tráfico nocturno en la ría y el intercambio de la mercancía "a escondidas" con el cercano burgo de Ribadeo: "e si esto así pasarse sería gran dapno de la dicha pobla, e sería gran nuestro deservicio por cuanto de los dichos lugares se van a pasan para el burgo de Ribadeo ascondidamiente de noche en los barcos e pasajes de cada uno de los dichos logares".[16]

La comercialización de mercancías procedentes de Ribadeo en Castropol, "pan, vino o mantega o otra cosa qualquier para vender", canalizada en el mercado de la villa asturiana, significó la prohibición de otros lugares de

13. Juan Ignacio Ruiz de la Peña Solar, *Las polas asturianas...,* p. 342.

14. Juan Ignacio Ruiz de la Peña Solar*, Las polas asturianas...,* p. 365.

15. María Álvarez Fernández, *Donde habita el recuerdo...*

16. Edita las ordenanzas concejiles Juan Ignacio Ruiz de la Peña Solar, *Las polas asturianas...*, p. 400-410.

venta que debían ser habituales entre la población —otros pequeños puertos como La Linera, San Román o Salinas, dedicado este último a la venta de la madera— quedando establecido "que ningún omne o mujer non sea osado de vender cosa alguna salvo madera en el puerto de La Linera de Donlobún ni en el puerto de San Román, nin pasen para otra parte por el dicho puerto de San Román nin de La Linera para vender las dichas cosas". La normativa imponía, pues, "que los pescadores de Tapia e de Santa Gadea vengan a vender todo el pescado que tomaren que fuer para vender y lo traigan a la dicha pobla", con penas de incumplimiento muy estrictas: el pago doblado de la mercancía y "diez días en la cadena", por la primera vez, "el doblo e diez azotes", por la segunda y "la pena del arrobador" por la tercera. El mercado franco semanal, ubicado en la plaza "de cabo la iglesia" quedaba franco de todo tributo, "salvo los derechos que pertenecen a nuestro señor el rey, así como alcabalas", de cuyo recaudo se responsabilizaba "un hombre bueno sin malicia" encargado de dar cuenta de dicha recaudación "a los procuradores de la cerca".[17] Esta normativa municipal regularía, además, los circuitos comerciales desde el mercado de la villa hacia el interior definiendo las relaciones entre los barqueros y los arrieros y la carga de mercancías desde la villa hacia su hinterland interior.[18]

También Avilés disfrutó de un marco regulador específico para el control de las actividades portuarias de la villa, relacionadas todas ellas con el precio de la sal, las medidas de capacidad empleadas en las transacciones y recaudaciones y los fraudes derivados de malas praxis intencionadas. Aunque muy tardías, pues solo se conservan algunos breves estatutos de fines del siglo xv, merecen destacarse aquí los relativos a las medidas de la sal aprobados en 1486, que imponían "la fanega grande de la puente" —el nombre alude al puente de los Pilares, el más próximo al alfolí— para medir el producto ya sellado cargado en los navíos de Juan Banegas, una medida cuya equivalencia sería comprobada por los jueces urbanos —dos fanegas y media de la "pequeña de la tienda"—contrastando los pesos y medidas del producto "aferidas con paniço o millo segund que la aferiron por el pote de Ávila, que está en la arca de conçejo e por aquel se ha de fazer e aferir las otras fanegas grandes que se fezieren de aquí adelante echando en ella çinco potes raydos e mandaron escrevir en este registro", tal y como indican los acuerdos concejiles conservados en la villa.[19] Sabemos también, gracias a este filón documental, que los

17. Juan Ignacio Ruiz de la Peña Solar*, Las polas asturianas...,* p. 400-406.

18. Juan Ignacio Ruiz de la Peña Solar, *Las polas asturianas...,* p. 407-410.

19. Covadonga Cienfuegos Álvarez, *Libro de acuerdos del concejo de Avilés (1479-1492). Estudio y transcripción*, Real Instituto de Estudios Asturianos, Oviedo, 1999, p. 95.

arrendatarios de los alfolíes no siempre estuvieron de acuerdo con la verdadera capacidad de la medida "de la puente" acordada por el concejo de la villa de Avilés, protestando en numerosas ocasiones y exigiendo al corregidor que abriesen información al respecto.[20] Protestas que se producían también cuando los beneficiarios de las rentas de la sal como, por ejemplo, el monasterio de Valdediós, utilizaban medidas distintas a las aplicadas por las autoridades de Avilés: de 1487 es la protesta de Diego Martínez de Cáceres, procurador de la villa, exigiendo el cumplimiento riguroso de la normativa para garantizar las siete fanegas de sal que correspondían al citado cenobio de cada navío descargado en el puerto.[21] Un problema serio que venía de tiempo atrás: denuncias de este tipo se documentan ya a principios del siglo XIV: en 1324 Avilés denunciaba a este mismo monasterio por la medida de la sal que utilizaba para beneficiarse de su alfolí: "que si la medida que lles el dicho don abbat e el convento del dicho monesterio lles fezieran concertar per el padrón que ellos dizían per que se conçertaran ata aquí las medidas per que se medió la sal en el alfolí de Abillés e que ellos tienen en el dicho monesterio, si non yera tamanna commo debía, ho el dicho padrón non fora gardado así commo debía e en ella avían de corregir ho de enmendar que a salvo ficás so derecho al dicho conçello de Abillés e a todos los otros conçellos de las villas e de los lugares que se mantenían de la sal del dicho alfolí de Abilles para requerir e demandar so derecho per el rey e allí per hu debiesen".[22] Las discrepancias continuaron en el tiempo, superada incluso la decimosexta centuria: el pleito mantenido en 1524 entre las villas de Villaviciosa y de Avilés por las medidas de la sal no hace sino evidenciar un conflicto de larga y difícil solución.[23]

La importancia de la descarga de sal en el puerto de Avilés generó una instrumentación jurídica *ad hoc* directamente relacionada con la minuciosidad de la propia acción: el producto se registraba justo en el momento de la descarga desde los navíos ante la atenta mirada de un juez, un regidor y un escribano. Es bastante plausible pensar que la inspección del producto se realizase sobre un tablero de madera donde se colocaría para ser medida. La supervisión del control, como indica la ordenanza municipal, se haría bajo la atenta mirada del escribano concejil, encargado de asentar y anotar "las fane-

20. Es lo que sucede en 1483 y 1484 tras las denuncias presentadas por Pedro de Venegas: AGS, RGS, 29-I-1485, f. 76.

21. Covadonga CIENFUEGOS ÁLVAREZ, *Libro de acuerdos*..., p. 144.

22. María Josefa SANZ FUENTES, *Colección diplomática del concejo*..., p. 304.

23. Recoge el testimonio en el que los vecinos de Villaviciosa suplican autorización para imponer un reparto de diez mil maravedíes, para el gasto del pleito mantenido con Avilés "sobre la medida de la sal", Juan URÍA RÍU, *Estudios sobre la Baja Edad Media asturiana*, Biblioteca Popular Asturiana, Oviedo, 1979, p. 344.

gas de sal que cada navío descargase y desembarcare en el dicho puerto y la sal que así se desembarcare se haya de asentar y asiente en el libro del dicho receptor del alfolí real de la dicha villa".[24] Es posible afirmar también que las disposiciones emanadas de la Corona relativas a las medidas de la sal fueron incumplidas sistemáticamente, resultando por ello muy habituales las protestas de los arrendadores de los alfolíes del Principado: aún a fines del siglo xv, continuó utilizándose en toda la costa asturiana la "fanega de la medida avilesina", o "fanega de la puente", para regular la descarga y venta de la sal, al ser esta villa "cabeça de los alfolíes deste Prinçipado".[25]

En relación con la distribución del producto en la villa, un interesante testimonio de 1482 nos informa de cómo el concejo instó a los entonces arrendatarios del alfolí a que abriesen la tienda de sal y vendiesen el producto al precio al que estaban obligados, justificando éstos su negativa en el hecho de que la sal les costaba muy cara y perdían en la venta.[26] Es bien sabido que el comercio de la sal generó importantes beneficios a las villas portuarias que gozaban de alfolí y que sus bienes propios se vieron beneficiados gracias al comercio menor de dicho producto, de uso local y diario en las tiendas[27]. Sabemos que, en el caso de Avilés, quinientos maravedíes de cada navío de sal que descargase en la villa, pagados por el alfolinero, iban directamente a los bienes de propios, más cincuenta maravedíes que el dueño del navío pagaba a la villa "por razón de la plancha".[28] Esta "renta de planchas e posadas e medixe de la sal", regulado en las ordenanzas avilesinas al menos desde 1486, alude a la plancha de madera sobre la que se depositaba la sal para ser medida. Así consta, al menos, en el remate que dicho año se hacía en la villa de la renta "de las planchas e posadas e medixe de la sal" a favor de Ruy Fernández de la Rua Nueva, mercader, por dos años y 40.600 maravedíes "pagados por los terçios de cada uno de los dichos annos e con condiçión que ha de poner las posadas e peso en la Calle Mayor desta dicha villa, e fazer la fanega grande de la puente e raedero e adobar e reparar el peso del conçejo".[29]

Junto a la sal, el intervencionismo urbano en el control del movimiento portuario se dejó notar también en otro tipo de mercancías, como la venta de pescado, actividad que, en Avilés, implicó y muy directamente al burgo

24. Covadonga Cienfuegos Álvarez, *Libro de acuerdos...*, p. 62.
25. Covadonga Cienfuegos Álvarez, *Libro de acuerdos...*, p. 60.
26. Covadonga Cienfuegos Álvarez, *Libro de acuerdos...*, p. 92.
27. De 1312 es la donación al monasterio de San Vicente de Oviedo, realizada por un matrimonio de Avilés, de una casa situada en dicha villa y que linda, por un lado, con "la gran tienda del sal" (AMSP, FSV, núm. 1405). Cit. en Juan Ignacio Ruiz de la Peña Solar, *Las polas asturianas...*, p. 204, nota 22.
28. Covadonga Cienfuegos Álvarez, *Libro de acuerdos...*, p. 61.
29. Covadonga Cienfuegos Álvarez, *Libro de acuerdos...*, p. 122.

extramuros de Sabugo. Una noticia fechada el 16 de noviembre de 1490, nos presenta una bella estampa de estas reuniones vecinales organizadas por la comunidad pesquera para discutir todos los asuntos relacionados con la descarga y la venta de pescado fresco en el muelle, "estando una gran parte de los pescadores de Sabugo en el çimitero de Santo Tomás de Sabugo, llamados por el procurador todos de un acuerdo".[30]

La venta del pescado en el propio embarcadero, "a la boca del agua" debió ser una práctica muy habitual que acarreó importantes problemas para el abastecimiento local, por lo que las autoridades trataron de centralizar la venta en el muelle y cay de la villa. La presencia de "recatones" forasteros que compraban el pescado incluso antes de ser capturado para redistribuirlo en otros mercados, como el de Oviedo o, incluso lejanos, como Medina de Rioseco, León y otras partes de Castilla, generó problemas de abastecimiento agravados en épocas de crisis motivando que las autoridades arbitrasen distintas soluciones, como la centralización de su venta y la aprobación de partidas destinadas exclusivamente al abastecimiento de la villa que suponían, aproximadamente, un tercio de la cantidad total capturada si la carga era importante o, incluso, el 100% si lo capturado era poco cuantioso.[31]

En un tercer nivel de instrumentación jurídica, y completando lo estipulado en fueros y ordenanzas municipales, las regulaciones gremiales, allí donde se conservan, permiten pulsar de manera mucho más precisa las actividades portuarias y los oficios vinculados al mar. No olvidemos que las asociaciones gremiales y/o corporativas sólo se constituyeron en torno a los oficios más productivos y que, en el caso de las villas portuarias, casi siempre despuntaron unidas por fuertes vínculos de solidaridad profesional.[32] Tan solo conservamos en Asturias las ordenanzas del gremio de mareantes de Llanes y las de los mareantes de Luarca, estas últimas descartadas durante tiempo

30. Covadonga Cienfuegos Álvarez, *Libro de acuerdos...,* p. 165.

31. Covadonga Cienfuegos Álvarez, *Libro de acuerdos...*, p. 53.

32. Véanse también otros casos muy bien estudiados de la costa cantábrica: Beatriz Arízaga Bolumburu, "El mar, espacio de sociabilidad de las cofradías pesqueras medievales", *Mundos medievales: espacios, sociedades y poder, homenaje al profesor José Ángel García de Cortázar y Ruiz de Aguirre*, vol. 2, Universidad de Cantabria, Santander, 2012, p. 1015-1028; Jesús Ángel Solórzano Telechea, "Por bien y utilidad de los dichos maestres, pescadores y navegantes. Trabajo, solidaridad y acción política en las cofradías de las gentes de la mar en la España atlántica medieval", *Medievalismo. Boletín de la Sociedad Española de Estudios Medievales*, 26 (Murcia, 2016), p. 329-356; "Las ordenanzas de la cofradía de mareantes de San Vicente de La Barquera: un ejemplo temprano de institución para la acción colectiva en la costa cantábrica en la Edad Media", *Anuario de Historia del derecho español*, 81 (Madrid, 2011), p. 1029-1050; Ernesto García Fernández, "Las cofradías de mercaderes, mareantes y pescadores vascas en la Edad Media", *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en la Edad Media, Nájera. Encuentros Internacionales del Medievo*, Beatriz Arízaga Bolumburu, Jesús Ángel Solórzano Telechea (coords.), Instituto de Estudios Riojanos, Logroño, 2005, p. 257-294.

por su dudosa autenticidad y cuyo contenido parece confirmar un contrato mercantil recientemente editado cuyas cláusulas reproduce en parte.[33] Los interesantes estatutos de 1486 no solo testimonian la actividad del alfolí de la villa de Valdés, sino también la de la casa de las ballenas y la de los oficios urbanos vinculados a las actividades marítimas, en una nómina extensísima que incluye a atalayeros, balleneros, mercaderes, arrieros, *escabecheros*, calafates, regatonas y *palamenteiros.*[34]

Las cláusulas de las ordenanzas, habituales en este tipo de corporaciones gremiales, no dejan de resultar llamativas para una entidad urbana de proyección "secundaria". Entre las más interesantes, la necesaria autorización del gremio para embarcar en naos, pinazas o bajeles bajo multa económica al maestre o patrón de la embarcación, la diferenciación entre la *piscaria maior* —ballenas, pixotas y besugos— y la *piscaria menuda* —sardina, congrio "e otros peces de sable e rochel", como fanecas, langostas, centollos, percebes, oricios "e otros más e más pexes e animalias mennudos de la mar"— y sus distintas regulaciones de pesca, tanto en lo relativo a los barcos utilizados para su captura —en naos o pinazas cubiertas, las primeras, pescadas con arpones, lanzas, anzuelos y cuerdas; con redes y nasas, las segundas— como a las épocas, estableciéndose el denominado "tiempo que llaman costera" sólo para la pesca mayor. También la prohibición de salir a faenar en previsión de tormenta, dejándose aconsejar por atalayeros, maestres "e naocheros", la obligatoriedad de revisar los barcos antes de salir, comprobando el buen estado de las maderas, velas, hierros, cuerdas y adobes a ojos de un maestre calafate y un alcalde veedor y la previsión, por parte de los maestres de aquellas naos, pinazas y bajeles ubicadas en la ría, de una posible bajamar, cuidando que sus áncoras no causasen daños a terceros. Trasciende también de estas detalladísimas ordenanzas, la disposición permanente de los mareantes, prestos a salir "a la voz de balena" dada por los atalayeros, la regulación del despiece de las ballenas llegadas a puerto y "troceadas en el muelle, junto a la casa de las ballenas y el alfolí, en la barbacana antigua" con indicación precisa de a quién pertenecía cada parte del animal, la prohibición de llevar la mercancía capturada a ningún otro puerto próximo —Vidio y Tapia— bajo pena de prohibición del oficio por un año o la regulación de la pesca realizada por la noche,

33. El reciente estudio de María Soledad Beltrán Suárez sobre el primer contrato conocido para la caza de la ballena en Luarca, viene a confirmar la autenticidad de las ordenanzas gremiales de Luarca, muy discutida hasta la fecha. Ver de la autora, *Los marineros de Luarca y la caza de la ballena: el primer contrato conocido*, Luarca, 2019.

34. María Jesús Suárez Álvarez, "El «nobilisímo gremio» de mareantes de Luarca. Ordenanzas del Novilísimo Gremio de Mareantes y Navegantes Fijosdalgos de la villa y puerto de Luarca y Tierra de Valdés del año 1468", *Asturiensia Medievalia*, 2 (Oviedo, 1975), p. 252-257.

como la del besugo, que requería a las naos y pinazas pasar "toda la noche en la mar juntas en los caladeros" llevando linternas en los mástiles para no chocar unas contra otras.[35] Una última cláusula que merece aquí toda nuestra atención es la relativa a la pesca de altura y que establecía que "ningún hombre sea osado de embarcar en navío de mercaderes para Bayona, Burdel, Layrón, Portugal, Flandes o Inglaterra o Levante ni irse con arrieros a Castilla, ni ir a hueste con señores ni salir desde tierra de Valdés", sí pudiendo navegar "en pescarías o navíos de mercaderes dende Bayona do Minno, que es del reyno de Galizia, al Poniente, fasta Fonterrabía, que es en Biscaya, al Levante, ca son riueras do son las villas del mar de los sennores reys de León e Castiella".[36]

De las ordenanzas de la cofradía de mareantes de Llanes tenemos noticia desde 1480, año en que el gremio solicitaba a los Reyes Católicos la renovación de sus capítulos, coincidentes en muchos puntos con los de Luarca.[37] Merece señalarse, por su interés, la prohibición incorporada en los estatutos llaniscos relativa a la venta de naos y navíos sin la licencia previa del concejo de la villa.[38] Efectivamente, una denuncia posterior contra el mercader Juan Blanco, vecino de Llanes, por vender en el Puerto de Santa María una nave de su propiedad viene a confirmar la necesaria licencia del concejo urbano para este tipo de operaciones.[39]

2. "Para su gobierno e para su mantenimiento". Un catálogo aproximativo a otras herramientas ordenadoras del espacio marítimo de naturaleza jurídica

Junto a la documentación anterior, constitutiva del concejo urbano y que otorga a las villas nuevas su garantía jurídica, existieron otras ordenaciones, también de carácter regulador, que permiten reconstruir y completar, en parte, la memoria urbana de nuestros puertos: entre ellas, exenciones fiscales sobre el tráfico marítimo, liberación de impuestos y cargas señoriales, concesiones de rentas, derechos y disfrutes y un largo etcétera. Estas concesiones, regias o señoriales, se documentan desde finales del siglo XIII, coincidiendo cronológicamente con el fenómeno repoblador urbano impulsado en Asturias por los reyes leoneses. En este contexto, y en el caso asturiano, Avilés puede presumir no solo de la primacía cronológica en

35. María Jesús Suárez Álvarez, "El «nobilisímo gremio» de mareantes...", p. 252-257.
36. María Jesús Suárez Álvarez, "El «nobilisímo gremio» de mareantes...", p. 252-257.
37. AGS, RGS, f. 207.
38. AGS, RGS, f. 93.
39. Citado por Juan Ignacio Ruiz de la Peña Solar, *Las polas asturianas...*, p. 254.

el disfrute de numerosos privilegios, como exenciones de portazgo, sino también de ser la única villa marítima asturiana que disfrutó de la atención y el beneficio regio en muchas ocasiones. Desde pronto gozó de la exención de portazgo "desde la mar fasta las puertas de León salvo el derecho de la Iglesia de Oviedo",[40] que obtuvo de Alfonso X en 1281, y también del privilegio de exención de peaje de sus naves y navíos por todos los puertos del reino, que disfrutaría desde 1299.[41] Estos privilegios de derecho fueron defendidos a ultranza durante el siglo xiv como muestran algunos documentos conservados y que ilustran con detalle, indirectamente, el movimiento portuario de aquellas décadas.[42]

A lo largo del siglo xv, los monarcas favorecieron a los puertos asturianos con mercados francos y quitos de alcabala a fin de reforzar su poblamiento y favorecer su dinamismo económico, un dinamismo urbano que, a la postre, beneficiaría también a los intereses generales del reino. En esta línea hemos de incluir la concesión dada por los Reyes Católicos a Avilés en 1479 "porque la dicha villa se torne a poblar y pueble" de un mercado franco de alcabala para "todas las mercaderías e ganados e bestias e otras cosas que en qualquier manera se compraren e vendieren e trocaren e cambiaren e traxieren a vender e vendieren qualesquier personas de qualquier ley o estado o condición", celebrado "en las dos plaças y mercados de la dicha villa e sus arrabales que son la plaça del cay y la de Çima de Villa, el día del lunes de cada semana, desde el sol salido fasta ser puesto".[43] Años después, el 10 de septiembre de 1523, Carlos V y su madre, la reina Juana, concederían un privilegio muy similar a la villa de Llanes.[44]

Junto a la exención fiscal en el pago de derechos de tránsito marítimo y la concesión de mercados francos libres de alcabala, pueden añadirse al

40. María Josefa Sanz Fuentes, *Colección diplomática del concejo*..., p. 100.

41. "E quítolos e franquéolos —dirá el rey en beneficio de los avilesinos— que non den peaje las sus naves nin los otros sus navíos en ningún lugar de los puertos de la mar de los míos regnos". María Josefa Sanz Fuentes, *Colección diplomática del concejo*..., p. 148.

42. Así, la exigencia de los avilesinos en 1339 de no dar "portalgo nen peaje en ningún logar de sos regnos, así per mar como per tierra, de nuestras mercanderías e de nuestros averes e de nuestras naves e de nuestros vaxieles (...) el qual privilegio e merced nos confirmó nuestro señor el rey (...) e nos, el dicho concello de Abillés fazémosvos saber que Alffonso Rodríguiz, mestre del vaxiel que dizen de Santo Antón ye nuestro vecino e morador en nuestra villa e el dicho vaxiel ye suyo e de otros nuestros vecinos", María Josefa Sanz Fuentes, *Colección diplomática del concejo*..., p. 322.

43. María Josefa Sanz Fuentes, *Colección diplomática del concejo*..., p. 466.

44. Estudia en su complejidad el urbanismo llanisco antes y después de los incendios sufridos por la villa y las concesiones de sisa otorgadas por los monarcas a tal efecto Marta Álvarez Carvallo, *Arquitectura y ciudad. Urbanismo medieval en Asturias: Llanes* (tesis doctoral), Oviedo, 2012. Disponible online en: <http://digibuo.uniovi.es/dspace/handle/10651/13006>. Consultado: 10 de abril de 2020.

catálogo normativo la concesión o transferencia regia y señorial de rentas y derechos, que permiten igualmente conocer más en profundidad el desarrollo económico de los pequeños burgos marineros en el momento de las concesiones. Así, las referencias documentales que en Asturias remontan al siglo xii son casi siempre transferencias regias a señoríos monásticos: por ejemplo, la concesión de Alfonso VII al monasterio de San Pelayo de Oviedo, en 1147, del diezmo del portazgo de la ciudad y del quinto de todo el portazgo de Gozón, impuesto que gravaba todas las mercancías traídas por mar a algún punto de la costa asturiana, comprendida bajo la amplia denominación toponímica de Gozón, y que incluía, por entonces, las tierras de Gozón, Carreño, Avilés y Castrillón.[45] Años después, en 1188, Fernando II hacía lo propio donando a la San Salvador de Oviedo y a su obispo, Rodrigo, *tertiam partem de Abiliés cum suis directuris et pertinenciis cum tercia parte de navage ipsius portius*.[46] Y tan sólo once años después, Alfonso IX de León concedía nuevamente a la iglesia ovetense la de Sabugo de Avilés, apéndice pesquero de la villa portuaria, con los derechos de ese lugar.[47] La nómina de concesiones es larga en el tiempo y en los adjudicatarios de estas rentas, incorporándose a principios del siglo xiii el importante cenobio de Valdediós, que conseguía en 1202 cien maravedíes anuales sobre el portazgo de Avilés, un privilegio confirmado sucesivamente por Fernando III en 1242 y por Alfonso X, en 1255.[48] Una situación bien distinta a la que se generalizará a fines del Medievo, época en la que los diezmos de la mar o derechos de importación y exportación recaudados en los puertos asturianos, convertidos en rentas muy ventajosas, fueron casi "encabezados" en recaudadores fiables y escrupulosos elegidos de entre los vecinos de las villas.[49]

Fueron varias las políticas fiscales que proporcionaron las bases legales del monopolio regio sobre el dominio y el rendimiento del mar: podría decirse que se iniciaron con Alfonso VII en las Cortes de Nájera, perfeccionándose con Alfonso X en las de Valladolid y llegando a sus últimas consecuencias mediado el siglo xiv, como bien demuestra el conocido

45. Juan Ignacio Ruiz de la Peña Solar, *Las polas asturianas...*, p. 105.

46. María Josefa Sanz Fuentes, *Colección diplomática del concejo...*, p. 70.

47. Citado por Juan Ignacio Ruiz de la Peña Solar, "La villa de Avilés en la Edad Media", *Los fueros de Avilés y su época*, Real Instituto de Estudios Asturianos, Oviedo, 2012, p. 25. Recoge el documento original, hoy perdido, Ciriaco Miguel Vigil, *Asturias monumental, epigráfica y diplomática*, Oviedo, 1887, I, p. 94.

48. María Josefa Sanz Fuentes, *Colección diplomática del concejo...*, p. 72 y 75.

49. Muy bien estudiados para Villaviciosa por Álvaro Solano Fernández-Sordo, *De Maliayo a Villaviciosa. Un territorio de la marina centro-oriental de Asturias en la Edad Media*, Fundación Alberto Cardín, Villaviciosa, 2016.

Ordenamiento de Burgos de 1338, una verdadera norma programática cuyos principios inspiran toda la política fiscal salinera de la Corona y que fija, entre otros, la nómina de puertos autorizados para recibir sal vía marítima prohibiendo la entrada de sal por lugares no autorizados y fijando también sus precios.[50] Y es claro, también, que las rentas portuarias derivadas de los alfolíes constituyen un bloque fundamental de instrumentación jurídica, quizás el más complejo, por variado. Sin duda alguna, la concesión regia que más impactó en las economías locales de las diminutas villas portuarias asturianas fue la concesión de alfolíes, reguladores jurídicos del comercio, especialmente el de la sal, producto que provocó el mayor movimiento portuario al demostrar muy pronto su valor estratégico en lo económico y lo beneficioso de hacerse con el monopolio de su almacenamiento y distribución.

El más importante almacén de sal de Asturias se situó en Avilés y de él dependían el resto de los núcleos de almacenaje más próximos —Villaviciosa, Llanes, Luarca, Gijón, Pravia— fijándose desde allí las normas e incluso las unidades de medida para el comercio de sal, procedente fundamentalmente de La Rochelle y Saint Nazaire.[51] Esta centralización de la recaudación de los tributos que gravaban la sal reducía la posible dispersión de este tipo de almacenes y, con ello, las ocasiones de fraude fiscal, permitiendo una tributación siempre más segura cuanto menos fuesen los lugares habilitados para su comercialización.

El almacén salífero avilesino, situado "a pie de obra" en el muelle tradicional, donde sazonaban el pescado y empaquetaban la sal para su traslado al interior peninsular, se convirtió pronto en el centro neurálgico de la villa, en un diminuto meollo urbano que concentraba en escasos metros el puerto, las dos puertas de la muralla —Puerta del Mar y Puerta del Puente—, la casa palacio de Los Alas, la iglesia parroquial de San Nicolás de Bari y el tramo final de la calle Ferrería o calle Mayor de la villa.[52] Como decíamos, el privilegio de alfolí de sal estuvo reservado durante mucho tiempo sólo a Avilés, único puerto asturiano que disfrutó de este privilegio y convirtiéndose, tras la incorporación de otros, en cabeza de todo el Principado. Llanes, Villaviciosa y Luarca, se sumarían

50. *Cortes de los antiguos reinos de León y Castilla*, tomo I, Real Academia de la Historia, Madrid, 1861, p. 443-456.

51. El tráfico marítimo con La Rochelle está documento en Asturias desde mediados del siglo xii. La villa, ubicada en una pequeña ensenada, dependiente de la abrigada bahía entre las islas de Ré y Oléron, parecía predestinada a convertirse en un puerto marítimo de comercio excepcional.

52. La más reciente aproximación a la fisionomía urbana de Avilés en Miguel Calleja Puerta, *Portus. Una historia...*

primero a la nómina de centros alfolineros, seguidos por Navia —con un diminuto puerto documentado desde 1200 y uno de los más importantes centros regionales importadores de sal en la baja Edad Media asturiana, con centro alfolinero desde 1416[53]—, Pravia, en 1441 y Ribadesella, dos años después.[54] Las villas de Gijón, Carreño y Gozón, quizás por la gran proximidad a Avilés, quedaron sin privilegio y sabemos que durante el breve reinado del Príncipe Alfonso los procuradores del Principado formularon nuevas concesiones de alfolí para puertos como Cudillero o la Concha de Artedo, pero la muerte prematura del joven Alfonso nos dejó sin el refrendo jurídico de aquellas peticiones.[55]

Los cenobios asturianos fueron beneficiarios de importantes concesiones regias que les permitieron disfrutar de la renta de la sal de la villa de Avilés ya desde principios del siglo xiii: en 1219 el monasterio de S. Vicente de Oviedo obtenía de Alfonso IX doscientos maravedíes *in renta de sale de Abillés racione decimarum ita quod quicumque salem arrendaverint super istis morabetinis de tota renda ipsius salis decimam plenarie persolvant*,[56] idéntico beneficio que el que obtendría el también ovetense monasterio de S. Pelayo tres años después.[57] Dos años antes, en 1220, Valdediós recibía a

53. En una concesión realizada por Alfonso IX a favor del monasterio de Obona, el monarca confirmaba los cotos concedidos al cenobio por sus antecesores *apud portum de Nauia*. Recoge el documento, Julio González, *Alfonso IX*, CSIC, Madrid, 1944, 140, p. 201-202 El salín o alfolí de la villa de Navia se arrendará siempre separado del de Avilés, al igual que va a suceder, entrado ya el siglo xv, con Llanes. Sabemos, además, que la sal de Navia debía circular, sobre todo, por los concejos interiores del occidente de Asturias, pues varios oficiales de los concejos de Cangas, Tineo, Salime, Allande y Grandas se dirigían a los Reyes Católicos en 1476, rogando "que la sal del dicho alfolí aya saca e corra", contra las pretensiones del conde de Ribadeo. Ver Isabel González García, Juan Ignacio Ruiz de la Peña Solar, "La economía salinera..., doc. núm.7, p. 144.

54. Analizados pormenorizadamente en Isabel González García, Juan Ignacio Ruiz de la Peña Solar, "La economía salinera..., p. 98-108.

55. Existe cierta imprecisión en torno al alfolí de Gijón: por un lado, está documentada la negativa de los Reyes Católicos en 1475 a su establecimiento (Juan Uría Ríu, *Estudios sobre la Baja Edad Media...*, cap. IV, p. 143). Sin embargo, la probada clandestinidad de las descargas de sal realizadas en Gijón contradice por una noticia relativa al monto total de las rentas del Principado de Asturias, que incorpora 75.000 maravedíes de "las rentas de Gijón con el alfolí". Ruiz de la Peña cerró la cuestión, hace tiempo, afirmando que la villa contaría con alfolí propio y descarga de sal autorizada no antes de 1441 —no figura en el Cuaderno de arrendamiento de alfolíes asturianos otorgado por Juan II ese año— y hasta 1475. Citado por Isabel González García, Juan Ignacio Ruiz de la Peña Solar, "La economía salinera..., p. 101, nota 20. Por otro lado, en el privilegio otorgado por el infante D. Alfonso, titulándose rey, en Ocaña, el 20 de enero de 1467, se incluyen las respuestas dadas al Principado de Asturias sobre unas peticiones que, por medio de sus procuradores, le habían hecho, entre las cuáles, la concesión de alfolí a Pravia, el puerto de Cudillero y la Concha de Artedo, Francisco Martínez Marina, *Teoría de las Cortes*, Madrid, 1813, tomo III, Apéndice, p. 70. Citado por Juan Uría Ríu, *Estudios sobre la Baja Edad Media...*, p. 334-335.

56. María Josefa Sanz Fuentes, Juan Ignacio Ruiz de la Peña Solar, *Colección diplomática del Monasterio de San Vicente de Oviedo (siglos xiii-xv),* Oviedo, 1991, doc. núm. 52, p. 96-97.

57. Francisco Javier Fernández Conde, Isabel Torrente Fernández, Guadalupe De la Noval Menéndez, *El monasterio de San Pelayo de Oviedo*, Monasterio de San Pelayo, Oviedo, 1978, tomo I, doc. núm. 57, p. 117-118.

perpetuidad el *eminagium salis Abilles*[58] y han podido documentarse también suficientemente los derechos salineros que el monasterio de S. Francisco de Oviedo tenía en la villa, al menos, desde mediado el siglo xiv.[59]

Estos importantes monasterios se convirtieron muy pronto en los grandes beneficiarios de la sal, con participaciones en los ingresos que proporcionaba a la Corona la introducción del producto por Avilés. Es decir, que el alfolí avilesino proporcionó pingües beneficios no solo al tesoro regio, sino también a los grandes monasterios asturianos. Y no sólo gracias a la sal: un arrendamiento efectuado en Avilés en 1338 por Rodrigo Rodríguez, capellán del monasterio de S. Pelayo y procurador de Gonzalo Bernardo, morador en Avilés, arrendaba en nombre de su representado a dicho cenobio "todo el derecho que el dicho monasterio e vos avedes ennas martiniegas, enciensos, fornages e peajes e cotos e indicias e caloñas e otros derechos qualesquier de Abillés, salvo del vestuario e del sal que vos y avedes e que non entran en esta rienda (...) vos debe dar cada un año a salvo media ducena de bonas pixotas frescas".[60]

A lo largo del siglo xv, estos señoríos monásticos continuaron reclamando a los reyes el disfrute de sus intereses en el alfolí de Avilés: lo hicieron las monjas de La Vega de Oviedo, en 1480, en defensa de los mil doscientos maravedíes anuales que les corresponden por merced y limosna del "alfoly de la sal de la villa de Avilés"[61] y lo hicieron las monjas pelayas, al denunciar en 1489 "que de muchos annos a esta parte non les han sido nin son pagados los dichos mill e dozientos maravedís nin parte dellos, a cabsa que no han podido procurar nin sacar la confirmaçión del dicho previllejo por la grande pobreza quel dicho monesterio ha tenido e tiene".[62] Otras rentas, no situadas en Avilés, pueden documentarse en esta misma línea ya desde mediados del siglo xiii: en 1225, Alfonso IX concedía a Valdediós la décima parte de *totius portatici de Populatione de Lanes et unam ecclesiam in eadem populatione.*[63]

58. Julio González, *Alfonso IX...*, núm. 397, p. 510-511. La palabra *eminagium* procede, como es sabido, de *hemina*, medida usada antiguamente para el cobro de tributos.

59. El monasterio de S. Francisco disfrutaría, por concesión de Enrique II en 1378, de mil maravedíes anuales en dicha renta (Isabel González García, Juan Ignacio Ruiz de la Peña Solar, "La economía salinera..., p. 132-133).

60. María Josefa Sanz Fuentes, *Colección diplomática del concejo...*, p. 319 y s. De 1348 es una denuncia de las monjas pelayas por vulneración de los derechos que disfrutaban sobre el alfolí de Avilés, y que ascendían a mil doscientos maravedíes anuales (Francisco Javier Fernández Conde, *El monasterio...*, tomo II, doc. núm. 149, p. 248-250).

61. Andrés Martínez Vega, *El monasterio de Santa María...*, doc. núm. 157, p. 434-435.

62. Francisco Javier Fernández Conde, *El monasterio...*, tomo IV, docs. núm. 97, 98, p. 283-287.

63. Juan Ignacio Ruiz de la Peña Solar, *Las polas asturianas...*, p. 55.

Como decíamos, estas concesiones regias de rentas a favor de monasterios asturianos nos permiten conocer, de manera indirecta, la evolución económica de los puertos sobre los que pivotaban dichas rentas. Dos ejemplos relativos a los pequeños burgos marineros de Carreño y Luanco lo demuestran: así, la curiosa escritura de arrendamiento del puerto de Entrellusa —diminuta cala próxima a la villa de Carreño, cerca de Perlora—, otorgada en 1232 por el abad y convento de Santa María de Arbas a favor de varios pescadores de Avilés, a quienes arrendaban dicho puerto a cambio "de cuantas balenas mataren que a terra vengan, tantos 20 maravedís de cada balena e suas costumres; e ses por ventura tal balena mataren que non valga esos maravedís, den lo tercio de la balena; et de la balena que hayen enna mar muerta dale el cuarto dela (...) e el puerto ténelo por uno anno".[64] Por otro lado, los derechos de portazgo que el monasterio ovetense de San Vicente disfrutaba desde 1255 en Luanco de todo el pescado saliente por un puerto fondeado ya, por aquel entonces, por pescadores de Santander, Castro Urdiales "y de otras partes", es un síntoma evidente de la actividad económica del lugar.[65]

No sólo los monasterios fueron los receptores de estas suculentas rentas alfolineras. Acaso el mejor ejemplo asturiano de privilegio señorial sea la concesión realizada en 1465 por Alfonso XII a Diego Fernández de Quiñones, conde de Luna, a quien, para premiar la ayuda prestada en su liberación, le restituye la jurisdicción de las villas de Llanes y Ribadesella que Juan II y Enrique IV habían arrebatado a sus antecesores y le dona a perpetuidad "la villa de Avilés con su alfolýn, segund suele andar en renta", junto a las villas de Pravia y Grao, con toda su jurisdicción.[66]

Los reyes castellanos comprendieron muy pronto la importancia de controlar estos enclaves portuarios transfiriendo estratégicamente parte de su control en momentos determinados y a entidades determinadas. Se ve muy bien en el arrendamiento que en 1302 hace el infante D. Juan, hijo de Alfonso X, a Gonzalo Gutiérrez de Avilés de "el mío alfolí de la sal de Abillés, así commo tiene desde la agua de Adeua fasta el burgo de Ribadeo, con todos sos derechos e pertenençias (...) por treynta e çinco mille morabetinos desta moneda nueua, que fazen diez dineros el

64. Aureliano Fernández-Guerra y Orbe, *El Fuero de Avilés*, Imprenta Nacional, Madrid, 1865, p. 49.

65. Juan Ignacio Ruiz de la Peña Solar, *Las polas asturianas...*, p. 228.

66. María Josefa Sanz Fuentes, *Colección diplomática del concejo...*, p. 449-453. A este hecho se une otro: según una relación de derechos que el conde de Luna tenía en Asturias, los alfolíes del Principado rentaban más de un cuento —un millón— de maravedíes, aunque desconocemos si de esta cantidad habría que detraer las cedidas a monasterios y nobles (Cit. por Juan Uría Ríu, *Estudios sobre la Baja Edad Media...*, p. 338).

morabetín, que auedes a dar cada un anno (...)", con la obligación de devolver a la Corona, en renta anual, "siete mille e dozientos morabetinos que an de auer las frayras de Santa María de la Uega e de San Pelayo, e los monies de Ualdedios e de San Uiçente" y, además, "trelze mille e quinnientos e setaenta morabetinos, que fincaron por pagar de los veynte un mille e sieteçientos e quinze morabetinos que me prestastes a tiempo que los oue mester", teniendo que devolver esta última cantidad —13.570 maravedíes— en cuatro pagos de 3.392 maravedíes y medio. El infante prometía al dicho Gonzalo Gutiérrez de Avilés "de uos non tirar esta renta fasta el tienpo sobredicho conplido por ninguna cosa, saluo se me dieren el terciu mayor más".[67]

Pensemos, además, que la renta del alfolí fue utilizada también como "depósito" del que los monarcas podían disponer para cubrir gastos extraordinarios. Nuevamente encontramos en Asturias un ejemplo a este respecto: en 1466, con ocasión del enfrentamiento vivido en Oviedo entre el conde de Luna, partidario del infante D. Alfonso, y el conde de Valencia de Don Juan, partidario de Enrique IV y que se había apoderado del alcázar de la ciudad, el dinero recaudado por los alfolíes asturianos fue empleado para pagar a las tropas que acaudillaban la causa enriqueña.[68]

Otro filón informativo muy interesante es el de los arrendamientos del salín, conservados para la villa de Avilés y algo tardíos, y que anticipábamos brevemente en líneas anteriores. En este sentido, desconocemos las condiciones en que fueron realizados, aunque es más que probable que siguieran el mecanismo del resto de rentas: la subasta y la entrega al mejor postor a cambio de ciertas cantidades hasta cubrir el importe previamente concertado por el tiempo que se especificase, normalmente cuatro años.[69] Las evidencias documentales conservadas no son anteriores a 1388: en este año, el concejo de Avilés se quejaba ante el rey de las condiciones del arrendamiento del salín, consideradas "muy agraviadas", suplicando al monarca "que la sal que una vez fuese trebutada, que non pagase trebuto della otra vez". En la respuesta del monarca encontramos una interesante noticia al respecto de las medidas y de la necesidad de

67. Andrés Martínez Vega, *El monasterio de Santa María de la Vega. Colección diplomática*, Real Instituto Estudios Asturianos, Oviedo, 1991, doc. núm. 45, p. 98-99

68. Citado por Juan Uría Ríu, *Estudios sobre la Baja Edad Media...*, p. 339.

69. Analizamos el proceso de arrendamiento de las rentas públicas de la ciudad de Oviedo, concluyendo la participación de las élites urbanas, en nuestro estudio: María Álvarez Fernández, "Por ser hombre de más honra. Comportamientos urbanos y plataformas del poder en una ciudad de transición (Oviedo, siglos xv y xvi)", María Ángeles Faya Díaz (coord.), *Las ciudades españolas en la Edad Moderna: oligarquías urbanas y gobierno municipal*, KRK, Oviedo, 2014, p. 209-237.

afielar las unidades para evitar el fraude, especialmente en el caso de disfrute de las rentas por parte de distintas jurisdicciones, con unidades de medida propias para cobrar los tributos: "que de toda la sal que veniese al dicho salín, que pagasen al nuestro arrendador de cada fanega toledana, medida dos dedos sobre el fierro, seys maravedíes, o por ocho fanegas que reçebiese el mercador que comprase la sal, que pagase el derecho de siete fanegas, qual dello más quesieren los conçeios del dicho salín".[70] En esta tesitura, la comparación entre las medidas de los fieles medidores del concejo urbano y los de los monasterios podía no ser coincidente, como vemos, generando que muchas de ellas no fuesen consideradas por los oficiales municipales como "medidas derechas", sino fraudulentas. Avilés conseguiría de Juan II que se usara en la villa "la fanega toledana" para medir la sal, y que se considerara "medida rasada" que la sal montara "dos dedos" por encima de la boca herrada. Una medida, en definitiva, "colmada".

Por fortuna, se ha conservado la carta de arrendamiento de las rentas del salín de Avilés y de todos los que dependían de él —Villaviciosa, Luarca, Pravia y Llanes—, concedido por Juan II en 1441 a Pedro Díaz de Llanos y Diego Alfonso de las Cuevas, arrendadores mayores y recaudadores de aquellas rentas por cinco años.[71] Y también algunos fragmentos de otro cuaderno concedido en 1451 y que alude a las rentas derivadas del alfolí de la villa de Navia, arrendadas por seis años y juntamente con las de los alfolíes de los puertos gallegos.[72] Se trata, sin duda, de instrumentos de naturaleza jurídica del máximo interés que permiten conocer el gobierno de los puertos y de las cargas y descargas en ellos autorizadas. Durante toda la Edad Media, el arrendamiento de los alfolíes fue conjunto en Asturias —tan sólo Llanes conseguiría separarse—, fiscalizándose todo conjuntamente y centralizando el arrendamiento, en los primeros años del reinado de los Reyes Católicos y durante seis, el Conde de Luna, seguido de Pedro de Venegas y Ruy García de Córdoba, que pusieron al frente de cada alfolí a personas asalariadas.[73] Alfonso Gómez de Avilés

70. María Josefa SANZ FUENTES, *Colección diplomática del concejo*..., p. 381

71. Estudian y editan los documentos acreditativos, Isabel GONZÁLEZ GARCÍA, Juan Ignacio RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, "La economía salinera..., doc. núm. 3 y 4, p. 133-140.

72. Isabel GONZÁLEZ GARCÍA, Juan Ignacio RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, "La economía salinera..., doc. núm. 4, p. 134-140.

73. La Real Provisión que sitúa en el arrendamiento de los alfolíes del Principado a Pedro Venegas y Ruy García de Córdoba es de 1481, y otra de 1485 menciona a otras personas que "tuvieron a su cargo" las salinas del Principado, siendo recaudadores y arrendadores de los alfolíes los susodichos. Cit. por Juan URÍA RÍU, *Estudios sobre la Baja Edad Media*..., p. 340.

sería, después, el arrendatario de las rentas, por varios años.[74] Y respecto a los precios, que oscilaron a veces de manera excesiva, sabemos que en 1477 los Reyes Católicos se dirigían al conde de Luna, que llevaba los alfolíes de Avilés y Llanes, para denunciar el incumplimiento del precio establecido, diez fanegas de sal por un florín de oro y una dobla, aumento de precio denunciado por los concejos asturianos a través de la Junta General del Principado.[75]

La Junta General del Principado era la única institución capaz de dar respuesta mancomunada y supralocal a los múltiples problemas que generó el tráfico salinero asturiano en los distintos alfolíes. Con amplia autonomía y competencia en la administración interna de Asturias, deliberaba la conveniencia de crear nuevos alfolíes, solicitaba medidas de liberalización del comercio de la sal, regulaba precios e intervenía en las pujas preceptivas para la adjudicación de los arrendamientos. Y de esta capacidad de actuación han derivado múltiples documentos que instrumentan la gobernación de los puertos asturianos y amplían el marco normativo regulador del mar. Así, por citar sólo un ejemplo, la queja de los concejos asturianos en 1477 contra Diego Fernández de Quiñones, conde de Luna y poseedor de todos los alfolíes de Asturias, salvo el de Llanes, por encarecer abusivamente la sal que se expendía en ellos, instándosele a que respetase los precios estipulados con los procuradores de la Junta General del Principado.[76]

Es bastante evidente, y hasta cierto punto lógica, la abierta oposición de la Junta General del Principado contra el rigorismo del monopolio regio en lo relativo a la circulación comercial de la sal, orientando casi todos sus esfuerzos a logar un mayor grado de autonomía en la ordenación del tráfico salinero. De las actas conservadas de sus juntas se intuye que la máxima aspiración de las villas del Principado fue liberar el comercio salinero y suprimir los controles de venta en los alfolíes efectuados por los arrendadores, pues las debilitadas economías locales resultaban particularmente afectadas por el férreo intervencionismo de la Corona y las tensiones entre arrendadores de los alfolíes y los concejos no tardarían en llegar, revistiendo en ocasiones altas dosis de gravedad. Bien pueden verse

74. Juan Uría Ríu, *Estudios sobre la Baja Edad Media*..., p. 340.

75. AGS, RGS, 2-IV-1477, f. 141.

76. La carta dirigida a Diego Fernández de Quiñones, conde de Luna, a petición de las ciudades y villas del Principado, ordenando que cumpla el compromiso hecho en la Junta General del Principado sobre la venta de la sal, en Isabel González García, Juan Ignacio Ruiz de la Peña Solar, “La economía salinera..., doc. núm. 8, p. 145-146.

estas aspiraciones, que casi nunca se vieron satisfechas, en el intento de la Junta General del Principado de Asturias en 1475 de conseguir que toda la sal que trajeran los mercaderes de los centros proveedores del extranjero, a su cuenta y riesgo, pudiese venderse libremente sin pasar por los alfolíes y sin perjuicio de los derechos debidos a los monarcas. Una solicitud que nunca fue atendida por los monarcas, salvo en una interesante excepción: la de Llanes.

En un precioso análisis dedicado a esta villa, J. Uría afirmaba lo siguiente: "si las naves pesqueras de Llanes se alargaban por el Cantábrico o subían hasta el mar de Irlanda, las mercantes bajaban hasta Andalucía o llegaban a La Rochela y otros puertos de Francia y tocarían alguna vez los puertos de Inglaterra, con los que acaso comerciarían entonces lo mismo que hicieron años más tarde".[77] Quizás detrás de esta vocación marítima y pesquera, de mayor proyección en Llanes que en otros puertos asturianos, esté la decisión tomada por los Reyes Católicos en 1476 de conceder una franquicia a sus vecinos para que la villa disfrutase de la renta del salín, y dispusieran de ella a su conveniencia, pudiendo traer y vender la sal libremente y sin otras limitaciones, siempre y cuando entregasen a la Corona diez mil maravedíes anuales y siendo respetada esta merced durante dieciséis años.[78] Transcurrido el plazo, en 1493, el privilegio era revocado, a pesar de los esfuerzos de los llaniscos por conservar el salín y la renta y las súplicas elevadas al monarca para la continuidad de aquel régimen de favor, alegando los asturianos todo tipo de agravios derivados de esta suspensión:

> que en quitar la dicha renta a la dicha villa e dar lugar a que ande el dicho salín en arrendamiento, non solamente se despuebla la dicha villa más las dichas nuestras rentas de alcaualas se disminuyen, e que por esta cabsa se han ydo e van muchos vezinos de la dicha villa a morar en otras partes e lugares de señoríos comarcanos (...) porque los alfolineros les hazen grandes synrazones e fuerças en sus casas (...) e donde se pescara en un año doce mil dozenas de pescadas, que viene el alcauala mil e

77. Juan URÍA RÍU, *Estudios sobre la Baja Edad Media...*, p. 433. En defensa de sus actividades marítimas, el concejo de Llanes llegaría a prohibir que sus vecinos vendiesen sin licencia cualquier clase de naos, como la denuncia hecha contra Juan Blanco por vender la nao Santa María del Espino, de su propiedad, encontrándose en El Puerto de Santa María (AGS, RGS, 24-VII-1495). De ese mismo año es otra noticia que sitúa en Bilbao a Rui y Juan Blanco, vecinos de Llanes, vendiendo allí cuatro mil docenas de pescado al estar la villa vasca exenta del pago de alcabalas por su venta. Juan URÍA RÍU, *Estudios sobre la Baja Edad Media...*, p. 465. Ver, también, Juan Ignacio RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, *Las "polas" asturianas...*, p. 246.

78. Edita el documento, Juan Ignacio RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, *El espacio oriental de Asturias en la Edad Media*, Llanes: El Oriente de Asturias, Llanes, 1989, p. 76.

> quinientas dozenas, non se pescaran el terçio porque los pescadores han de ser constreñidos a tomar sal del alfolinero, e pierde más del preçio de la sal que monta en quanto pueden ganar en el pescado e teniendo libertad trahen la sal del Andaluzía o de otras partes que les cuesta muy poco, e la gastan e ahorran con que se pueden sostener e servirnos.[79]

En efecto, la prosperidad vivida por los vecinos de Llanes gracias al privilegio anterior y en virtud del cual la renta del salín era concedida al concejo, había ocasionado un desarrollo sin precedentes en la villa marinera asturiana: así, "vinieron muchos vezinos a beuir a la dicha villa, e de sesenta mil maravedíes que valían las alcaualas a cabsa del dicho trato de la dicha pescaría han tributado dozyentos e veinte mil maravedís, e que solo la renta del pescado vale çient mil maravedís".[80] Es lógico entender por ello la súplica de los llaniscos, que lamentaban a fines del siglo xv el nuevo arrendamiento del salín, del que derivarían lamentables pérdidas:

> Que ande el dicho salín en arrendamiento no solamente despuebla la dicha villa más las dichas nuestras rentas de las alcabalas se disminuyen, e que por esta causa se ha ido e van muchos vecinos de la dicha villa a morar en otras partes e lugares de señoríos comarcanos, e otros muchos están para se ir porque los alfolineros les facen grandes sinrazones e fuerzas en sus casas, e les llueven penas e calumnias e cofechos; que la dicha villa tiene comenzada una iglesia de Nuestra Señora que es la iglesia de la mayor parroquial de la dicha villa, e con las necesidades e despoblamiento que en la dicha villa han sucedido a causa de los pleitos e mudanzas e pesquisas del salín que han cumplido cuatro pesquisidores, los vecinos de ella están muy pobres e el concejo está gastado y endeudado trescientas mil maravedíes, porque dice que el concejo no tiene propios para poder contribuir ni ayudar en la dicha obligación.[81]

Advertíamos antes de las respuestas dadas por los Reyes Católicos en 1475 a las peticiones de la Junta General del Principado de Asturias y, en este sentido, puede recordarse aquí el contenido de dos respuestas relativas a la actividad portuaria asturiana, concretamente, las respuestas tercera y cuarta, relativas al tributo de la sal de los alfolíes de Avilés y de sus precios y medidas, y a la negación de concesión de un alfolí a la villa de Gijón, respectivamente.[82] Reproducimos un breve extracto de

79. Juan Ignacio Ruiz de la Peña Solar, *El espacio oriental de Asturias...*, p. 28.
80. Juan Ignacio Ruiz de la Peña Solar, *El espacio oriental de Asturias...*, p. 93.
81. AGS, RGS, fols. 137 y 469.
82. Juan Uría Ríu, *Estudios sobre la Baja Edad Media...*, p. 131-152.

cada una de ellas para enfatizar el interés del marco jurídico regulador derivado de la decisión regia:

> A lo que nos suplicastes cerca de la sal que vos mandamos guardar la ley del quaderno que fabla sobre los que traen la sal de fuera del Reyno, que se entiende que toda la sal que troxieren a su riesgo e ventura que paguen de derecho al Rey en terçia parte en salvo, e las otras dos terçias partes que den parte al dueño cuyo fuera la tal sal e que lo puedan vender libremente syn lo llevar al alfolí, e quel presçio dello sea la fanega de Ávila, dos fanegas por dobla e florín. A esto respondemos que fagays traer las leyes e ordenanças de los alfolíes e la sentencia que fue dada en tiempo de Diego Arias de Ávila, concierto con Juan de Oviedo, recaudador que fue del dicho Prinçipado, e visto, mandaremos proveer en ello como cumpla a nuestro serviçio e bien de la tierra.[83]

> Otrosy, a lo que nos enbiastes a suplicar que oviese alfolí en el término de Gijón para vender la sal segund que lo tiene de uso e costumbre, e lo pueda traer e vender pagando el derecho debido al rey. A esto vos respondemos que sy esto mandamos sería en prejuysio a nuestras rentas fasyendo alfolíes nuevos.[84]

Las pesquisas encargadas por los monarcas a los corregidores del Principado para frenar los abusos en el precio de la sal fueron continuas a fines del siglo xv. De 1484 es una de las denuncias más expresivas a este respecto, no siendo menos interesantes las explicaciones dadas por los arrendatarios acusados, justificando la subida del precio por "las muchas aguas habidas en Francia y Portugal que era de donde se traía la sal", causantes de la escasez del producto.[85]

Entrado ya el siglo xvi, los repartimientos de alcabalas, diezmos de la mar, fueros y derechos del Principado de Asturias permiten calibrar ya muy bien el alcance de estas rentas y jerarquizar, consecuentemente, el panorama portuario asturiano. Las cantidades que nos devuelve el año de 1504 son ilustrativas de la actividad económica desarrollada en las siguientes villas portuarias:

83. Juan Uría Ríu, *Estudios sobre la Baja Edad Media...*, p. 143.

84. Juan Uría Ríu, *Estudios sobre la Baja Edad Media...*, p. 143.

85. AGS, RGS, XII-1484 (s.d.), f. 71. También los arrendatarios que habían tenido a su cargo las salinas del Principado los años 1481-1483 justifican el encarecimiento del producto y la oscilación de su precio (entre los 45 y los 80 maravedíes la fanega), por la carencia del producto en las aguas de donde se importaba, Francia y Portugal preferentemente (AGS, RGS, 27-I-1485, f. 97).

Concejo	*Cantidad pagada en maravedíes*
Llanes	292.286
Pravia	250.231
Villaviciosa	264.186
Oviedo	224.442
Gijón	193.963
Valdés	128.565
Ribadesella	111.950
Colunga	109.702
Carreño	94.344
Gozón	45.881
Ciriaco Miguel Vigil, *Colección histórico-diplomática*, pp. 335-336.	

Un segundo grupo de instrumentaciones jurídicas reguladoras de las actividades económicas vinculadas al mar conservadas para la Asturias medieval, es el de las autorizaciones regias y salvoconductos concedidos a pescadores y mareantes de las villas del Principado para faenar en aguas extranjeras, las concedidas a pescadores y mareantes de otras villas y otros reinos para faenar en la costa asturiana, y aquellos documentos relacionados con las labores de estiba de nuestros puertos, principalmente permisos de carga y descarga de mercancías.

Uno de los primeros privilegios que autorizaba a pescadores de Laredo a faenar en aguas asturianas es el concedido por Alfonso X el 3-II-1255, y en virtud del cual los castellanos podrían comprar pescado fresco en nuestros puertos y salarlo allí directamente con la sal adquirida.[86] En este sentido, los de Laredo serían gratificados sucesivamente por los monarcas castellanos: en 1313 se les autorizaba a sacar sal de los alfolíes reales para hacer sus salazones en los puertos del norte, haciendo extensivo el privilegio, dos años después, a todos los mareantes de Bermeo, Lequeitio y Bilbao con el objetivo de favorecer sus pesquerías y salazones y autorizándolos a "andar e pescar e comprar e salar, así como fazen los de Castro e los de Laredo". Poco después, Alfonso XI concedería a los pescadores de Bermeo y de Laredo la libertad de

86. Tomás González, *Colección de privilegios, franquezas, exenciones y fueros concedidos a varios pueblos y corporaciones de la Corona de Castilla*, tomo V, Madrid, 1830, núm. LXII, p. 195.

pesca en las costas asturianas y gallegas.[87] También a principios del siglo xiv, Alfonso XI ordenaba a la villa de Avilés, en un bonito documento de 1315, permitir la entrada por su puerto del pan, vino y otros alimentos necesarios para el mantenimiento de la ciudad de Oviedo procedentes de Francia, tras la queja de los mercaderes ovetenses del impedimento de descarga avilesino.[88] El conflicto entre la villa y la ciudad de Oviedo por la descarga de mercancías importadas a través de Avilés se prolongó cinco años, acordando las partes, en 1320, la posibilidad de los mercaderes de Oviedo de descargar todo el vino y demás viandas compradas por ellos, no pudiendo los de Avilés intervenirlas y nombrando un arbitraje para evitar pleitos sobre el tráfico de mercancías en lo sucesivo.[89] En otro contexto local diferente, pero en esta misma línea de actuación, las expresivas ordenanzas municipales de la villa de Castropol confirman que su puerto disponía, desde 1386, de la autorización de Juan I para la carga y descarga de toda clase de mercancías a cambio de la satisfacción de los derechos reales.[90]

Las autorizaciones para faenar en aguas cantábricas fueron siempre fuente de conflicto. Así, la competencia que suponía para gallegos y asturianos la presencia en sus costas de flotas cántabras y vascas derivó en protestas y reivindicaciones que recogen muy bien, por citar sólo un ejemplo, las Cortes de Toro de 1371, cuando los marineros castellanos y vascos exigen que se les permita seguir realizando operaciones de salazón de pescados en las villas asturianas, "donde se hacía desde antiguo gran pesquería, no solo de pescados menudos, sino también de ballenatos".[91] También los asturianos disfrutaron de permisos para faenar en aguas ajenas: las Cortes de Valladolid celebradas veinte años antes habían autorizado expresamente a que desde los puertos gallegos y asturianos se pudieran cargar en Portugal "mijo y avena y castañas y fruta".[92]

El movimiento comercial desde las costas cantábricas hacia el reino vecino debió ser intenso a lo largo de la segunda mitad del siglo xiv, y varios documentos lo confirman: baste citar la captura por el rey de Portugal, Fer-

87. Cit. en Isabel González García, Juan Ignacio Ruiz de la Peña Solar, "La economía salinera..., p. 88, nota 48.

88. Lo recoge Ciriaco Miguel Vigil, *Colección histórico-diplomática...*, núm. XCVII, p. 152-153, 271-273 y 276.

89. María Josefa Sanz Fuentes, *Colección diplomática del concejo...*, p. 291-294 y 300-303. Ver, también, Ciriaco Miguel Vigil, *Colección histórico-diplomática...*, núms. CVI, CVII y CVIII, p. 171-177.

90. ACO, Serie B, carp. 7, núm. 15.

91. Dirán de los puertos de Asturias que "hacían desde antiguo gran pesquería, no sólo de pescados menudos y grandes sino también de ballenas y ballenatos" (*Cortes de los antiguos reinos...*, tomo II, p. 214 y ss.).

92. *Cortes de los antiguos reinos...*, tomo II, p. 25.

nando I, en 1372, de "varios navíos guipuzcoanos, vizcaínos y asturianos en el puerto de Lisboa".[93] Y no solo a Portugal iban dirigidas las naves asturianas: es muy conocido un precioso salvoconducto de 1357 por el que el rey de Inglaterra concedía protección a Juan Alfonso, mercader español, que viajaba en un barco llamado Santa María de Llanes, propiedad de Juan Martínez, que se dirigía a Flandes haciendo escala en el puerto de Sandwich por causas forzosas. Una protección que incluía a todos los hombres, cosas y mercancías del flete mientras reposara en dicho puerto.[94]

Son varios los documentos conservados que apuntan a las licencias regias concedidas a pescadores y mercaderes asturianos para desplazarse por la costa cantábrica. En 1491 los vecinos de Llanes, Ribadesella, San Vicente, Laredo, Castro Urdiales y Santander obtenían permiso para faenar en aguas de Finisterre y abastecerse de sal en los núcleos gallegos de Muros y Noya,[95] y también para fondear en las costas "de Franzia e Bretaña e Portogal" en busca de sal.[96] En efecto, a las importaciones de sal extranjera a través de los puertos de Llanes, Ribadesella, Villaviciosa y Luarca se referiría también Enrique II, al confirmar los antiguos derechos del monasterio de Valdediós, en carta expedida en Toro en 1379.[97]

Sucesivas confirmaciones a lo largo del siglo xv revalidan este tráfico importador y exportador a través de los puertos asturianos incorporándose, en ocasiones, la prohibición expresa de exportación de determinados productos, fruto del proteccionismo castellano impuesto por los Reyes Católicos en momentos determinados: en 1476, por citar sólo un ejemplo, los monarcas autorizaban a los puertos asturianos a canalizar todos los productos importados de los centros proveedores de sal extranjeros —Francia y Portugal, principalmente—, a través de los alfolíes prohibiendo, al mismo tiempo, sacar del país "caballos nin armas nin otras cosas de las que son vedades en las leyes de nuestros regnos, salvo fierro en barras e otras mercadurías en pago de la dicha sal de las que non son vedadas".[98] Otras veces, en cambio, los monarcas autorizaban la exportación de productos locales: en 1487, los regidores de la villa

93. Juan Ignacio Ruiz de la Peña Solar, *Las polas asturianas...*, p. 242.

94. *Calendar of the patent rolls*, London, 1909, vol. X (Edward III, 1354-1358), p. 522. Afortunadamente, la Universidad de Michigan ha digitalizado y puesto a disposición de los investigadores todos los volúmenes del Calendar para los años 1272-1566 [https://catalog.hathitrust.org/Record/009029274].

95. AGS, RGS, f. 198.

96. Isabel González García, Juan Ignacio Ruiz de la Peña Solar, "La economía salinera..., doc. núm. 9, p. 147.

97. AHN, Sección Clero, carp. 1610, núm. 21.

98. Isabel González García, Juan Ignacio Ruiz de la Peña Solar, "La economía salinera..., doc. núm. 6, p. 143-144.

de Avilés autorizaban a "los françeses que agora están en esta villa que troxieron sal e otras mercadorias, para que puedan comprar en esta villa fasta seys toneles de vino de Sevilla o de Vetanços o Vivero, e non de otro vino salvo de aquello, e que los puedan sacar e cargar e levar e non más".[99]

Si hablamos de instrumentación jurídica y de marcos reguladores de la actividad económica deben considerarse también, y necesariamente, los pactos interlocales y las avenencias firmadas entre villas para el desarrollo de la práctica comercial y mercantil. Acuerdos de buena vecindad, pactos reguladores del libre tránsito de mercancías, de derechos de explotación de los productos del mar o avenencias entre potencias extranjeras para el disfrute pacífico de la actividad marítima, que completan el rico cuadro documental para las fechas analizadas.[100]

Testimonio de esos acuerdos interconcejiles de buena vecindad es, por ejemplo, el firmado, y ya citado, entre la ciudad de Oviedo y Avilés en 1282, para que los mercaderes ovetenses pudiesen transitar sus mercancías por el puerto de la villa, aceptando los marineros avilesinos "non poner coto nen trebuto sobre vuestros vezinos —se entiende, los ovetenses— que non lexen de levar e traer vino e mangiar pora sis matalotes e pora otras cosas, quando lles mester for, mas que lo lieven e lo tragan sen enbargo".[101] Mismo acuerdo en el que, además, firmaban avenencia para el cumplimiento de las medidas de la sal con la intención de "fazer tener la quarta del sal derecha en el logar", una especie de garantía formal de que en las transacciones sobre tal producto.[102] Esta "quarta derecha" será una medida confirmada en años sucesivos, como sucederá en el compromiso firmado nuevamente entre ambos concejos en 1316.[103]

También firmaron las villas marítimas asturianas pactos reguladores para el libre tránsito de mercancías y generadores de jurisprudencia. El ejemplo mejor conocido, no único, y tremendamente expresivo en cuanto a contenido, es el firmado en 1282 por las villas de Ribadeo y Roboredo, huéspedes ambas de las dos orillas de la ría del Eo, gallega y asturiana respectivamente,

99. Covadonga Cienfuegos Álvarez, *Libro de acuerdos...*, p. 138.

100. Y no sólo marítima. De manera muy similar, se firmaron también pactos reguladores de los derechos de explotación de las ricas pesquerías fluviales asturianas entre sus principales beneficiarios, como ocurre con los firmados entre la villa de Pravia y la iglesia de San Salvador de Oviedo, detalladamente analizados en su día por Juan Ignacio Ruiz de la Peña Solar, *Las polas asturianas...*, p. 234 y ss.

101. María Josefa Sanz Fuentes, *Colección diplomática del concejo...*, p. 104.

102. María Josefa Sanz Fuentes, *Colección diplomática del concejo...*, p. 104. Ver también Ciriaco Miguel Vigil, *Colección histórico-diplomática...*, núm. XLVII, p. 81

103. María Josefa Sanz Fuentes, *Colección diplomática del concejo...*, p. 281.

para el común disfrute del espacio marítimo compartido.[104] Muy similar al que firmarían años después, en 1319, las villas de Ribadeo y Avilés tras el conflicto surgido entre ambos concejos por la carga de pan confiscada por los vecinos de Ribadeo a un mercader de Avilés, "dizendo que la cargara en esta cilla de Ribadeu de noyte e contra sua postura", y las represalias tomadas por el concejo de esta villa sobre vecinos de Ribadeo.[105]

Un pactismo que debe contextualizarse, sin duda, en las acciones mancomunadas para la defensa de intereses comunes emprendidas por villas y ciudades en tiempos de Sancho IV: por ejemplo, el que en 1295 firmaban León, Zamora, Salamanca, Oviedo, Astorga, Ciudad Rodrigo, Badajoz, Benavente, Mayorga, Mansilla, Avilés, Villalpando, Valencia, Galisteo, Alba, Rueda, Tineo, Lena, Ribadavia, Colunga, Grado, Cangas, Vivero, Ribadesella, Belver, Pravia, Valderas, Castro Nuevo, Llanes, Bayona, Betanzos, Lugo y Maliayo, "veyendo e catando de los muchos desafueros e muchos daños e muchas forcias e muertes e prisiones e despechamientos e deonras" sufridas en tiempos del rey Sancho.[106]

Y, por supuesto, pactos firmados entre potencias extranjeras, de los que también conservamos en Asturias ejemplos representativos: uno de los más bonitos, el que se firma en 1297 en Lisboa entre mercaderes y marineros de Fuenterrabía, San Sebastián, Bermeo, Guetaria, Castro Urdiales, Santander y Avilés para poner fin a los habituales incidentes ocurridos en la ciudad lusa. Un interesante testimonio que confirma, además y de manera indirecta, el tráfico en otros puertos europeos franceses y flamencos.[107]

El tráfico ilícito, el fraude fiscal y las situaciones fuera de derecho generadas en torno a las actividades portuarias han dejado también una importante huella documental para la Asturias medieval, percibiéndose una tipología muy variada en los tipos de fraude y las situaciones de conflicto derivadas de ellos, y que aquí únicamente referenciaremos de manera superficial. Así, entre los más repetidos, la introducción clandestina de sal procedente de los alfolíes

104. Estudiados oportunamente en su día por Juan Ignacio Ruiz de la Peña Solar, "Conflictos interlocales..." Y otro ejemplo de rivalidad interlocal por el usufructo del espacio fluvial es el que ha podido documentarse en 1488, entre los concejos de Avilés y Gozón por la navegabilidad de la ría de Avilés a la altura de S. Juan de Nieva: "sobre razón de la toma de la mar e cay que la dicha villa e su conçejo nos quiere perturbar e tomar la [agua] que pasa por cabe Sant Juan de Nieba derecho a Las Tuerbas, que es término del nuestro conçejo de Goçón, donde Gonçalo Peláez de Qualla, que Dios aya, nuestro vecino, fizo sus edefiçios y anzennas", María Josefa Sanz Fuentes, *Colección diplomática del concejo...*, p. 492.

105. María Josefa Sanz Fuentes, *Colección diplomática del concejo...*, p. 287.

106. María Josefa Sanz Fuentes, *Colección diplomática del concejo...*, p. 142.

107. Isabel González García, Juan Ignacio Ruiz de la Peña Solar, "La economía salinera..., p. 53-54, nota 84.

gallegos y portugueses, la descarga en puertos no autorizados, el falseamiento de medidas o el abuso derivado del transporte en recuas hacia el interior de los productos descargados en los puertos, como la denuncia que los vecinos del concejo de Laciana efectuaban en 1435 contra Diego Fernández de Quiñones, por obligarles a transportar en recuas a la ciudad de León todas la sal descargada en el alfolí de Luarca sin compensarlos económicamente por los gastos del acarreo.[108]

Entre las irregularidades en torno al negocio de la sal cabría añadir, a las ya referidas de incumplimiento de precios y medidas, la habitual tendencia de los arrendatarios de las rentas de los alfolíes de sacar sal sin los albaláes de los arrendadores, como hizo en 1485 Alfonso Gómez de Avilés, que evitó el castigo derivado de su acción al poder demostrar que seguía las órdenes del Conde de Luna.[109] Solo en casos muy excepcionales, como la guerra, se concedía licencia para que cualquier persona del Principado pudiese cargar sus navíos de sal en cualquier villa del reino, como ocurrió, con motivo de la muerte de Enrique IV y la intervención de Portugal a favor de Juana, dado que "el Principado se mantenía de cecinas, ganados y pescados del mar en lo que se gastaba mucha sal", y los mercaderes se negaban a traerla de Francia y Portugal por temor a perder sus mercancías.[110]

Del tráfico fraudulento nos hablan los ya citados cuadernos de arrendamiento de la renta de los diezmos de los puertos asturianos concedidos por Juan II en 1447, especialmente en lo relativo a los "paños y mercadorías" que los mercaderes de Burgos "e de otras partes" realizaban por las costas gallegas y asturianas de manera ilícita.[111] Y también la documentación local da buena cuenta de los incidentes, incluso delictivos, que salpicaban la cotidianidad urbana en el puerto avilesino: en 1483, el mercader avilesino Gómez Arias de Inclán denunciaba a las autoridades cómo él tenía un navío "con sus velas e aparejos en el puerto e ría de esa dicha villa de Avilés", en propiedad compartida con Alfonso Gómez, vecino también de Avilés, poseyendo Gómez Arias el maestraje de dicho navío y habiendo realizado numerosos viajes, y afirmando que el dicho Alfonso Gómez "por fuerza e contra su voluntad se apoderó del dicho navío y se obligó por contrato de dar e pagar el dicho navío al alcalde Diego López de Mixanças cincuenta mil maravedíes".[112]

108. Isabel González García, Juan Ignacio Ruiz de la Peña Solar, "La economía salinera..., p. 68-69, nota 133.

109. AGS, RGS, 25-III-1485, f. 160.

110. AGS, RGS, 11-V-1476, f. 366.

111. Juan Ignacio Ruiz de la Peña Solar, *Las polas asturianas...,* p. 242, nota 162.

112. Juan Ignacio Ruiz de la Peña Solar, *Las polas asturianas...,* p. 481.

Pocos años después de aquél incidente, varios vecinos de la villa de Avilés denunciaban ante las autoridades portuarias una operación fraudulenta de gran trascendencia, y relatada con tal detallismo, que nos permite reconstruir los sucesivos pasos emprendidos por las justicias urbanas tras la preceptiva denuncia: en el navío del que era maestre Marcos Fernández, marinero, vecino y regidor de Avilés, ubicado "en la canal de Cantos, que es dentro de la ría de esta villa" se producía una carga ilegal de "çiertas tablas de syega e colondas e tozinos e pan de trigo e escanda, lo qual está vedado dese cargar segund estavan por ordenança e capítulos de Junta e so çiertas penas". Avisadas las autoridades y "por ser absentes los jueces desta dicha villa", regidores y procuradores de la villa se acercaron al navío siendo recibidos por el "contramestre del dicho navío con los otros que con él estavan", y "los non quesyeron resçebir dentro e los destorvaron en tal manera que se ovieron de bolver". De regreso "al pueblo de Sabugo", mandaron "repicar la campana" juntándose gran parte del arrabal marinero para deliberar sobre la cuestión, volviendo poco tiempo después al navío y siendo recibidos así: "el dicho contramaestre con los que él estavan con todo su mal propósyto se posieron en armas e los non quisyeron dexar entrar dentro del dicho navío salvo por fuerça, donde acaesçió que murió un onbre marinero del dicho navío".

Justificada la acción de los regidores y procuradores urbanos de hacer la pesquisa necesaria ante la ausencia de las justicias y dada la necesidad de "guardar el bien de la republica e los buenos usos e costumbres della", fue aprobado de común acuerdo requisar todas las mercancías cargadas en el navío susodicho: "que vayan al dicho navío e tragan todas las mercaderías de tabla e colondas e pan e toçino que fallaren, eçebto la provisión que los marineros pueden e deben tener para seguimiento de su viaje, e lo tragan a la dicha villa", y así "fueron al dicho navío, cataron del maestre contra la popa, e fallaron çiento e quatro tablas de syega buenas e comunales, e media docena de colondas e quarenta toçinos e seis quartos de carne salada pequennos, lo qual todo troxieron a esta villa e dieron cargo a los dichos regidores que lo posyesen en recabdo". Una semana después, ante las puertas de la iglesia de S. Nicolás de Avilés, el alcalde de la villa tomaba juramento a los implicados que, sobre el libro misal de dicha iglesia, juraban "que ningún trigo nin escanda non se avía cargado en el dicho navío, salvo lo que tenían cocho e una pipa de farina para su provisión, e que otro trigo nin escanda non se avía cargado en el dicho navío nin se cargó en él nin se descargó tampoco".[113]

113. Covadonga Cienfuegos Álvarez, *Libro de acuerdos*..., p. 134-136.

La regulación del tráfico ilícito de la sal es el delito más y mejor documentado en Asturias, especialmente en lo relativo a las descargas efec-tuadas en puertos no autorizados. Gijón se atrevió a realizar descargas de sal en su puerto a pesar de la prohibición vigente, y fueron varias las denuncias realizadas por los marineros avilesinos contra esta práctica habitual, no solo en Gijón,[114] sino también en Cudillero[115] y la ría de Pravia.[116] Pronto se unieron, a estas denuncias hechas por los vecinos de Avilés, las presentadas ante los reyes por los arrendadores y recaudadores mayores de los alfolíes del Principado, como la que realiza en 1493 Alfonso Gómez de Avilés contra Martín Alonso de Oviedo por haber "desecado mucha sal" fuera de los alfolíes declarados, sin rendir cuenta del dinero que percibía por el tráfico ilícito y destinando dicho lucro a la satisfacción de deudas personales.[117] O la de Diego de Verdesoto, arrendador y recaudador mayor de los alfolíes del Principado, que denunciaba en 1502 la vulneración de las condiciones del arrendamiento con tráficos ilícitos.[118]

---

114. El 1488, por citar sólo un ejemplo, Luis González de Avilés presentaba una denuncia alegando que "non aviendo ninguna descarga de sal en el puerto de la puebla de Gijón, e agora nuevamente syn para ello tener liçencia de los reyes nuestros sennores, algunos vezynos moradores de la dicha puebla e su juridiçión, se avían entremetido e entremetían a descargar e fazer descarga de sal en el dicho puerto, lo qual nunca fuera, lo qual era en deserviçio de sus alteças e syn su espreso mandado e en grand dapnno de los vezinos e moradores desta dicha villa, e que se fallara a una fanega grande aquí en esta villa que del dicho puerto de Gijón aquí avían traydo para la fazer e aberugar con la fanega grande deste alfolí", Covadonga Cienfuegos Álvarez, *Libro de acuerdos*..., p. 150. En una Real Provisión de 1524 vemos cómo el intento de los gijoneses se repitió de nuevo, denunciando los vecinos de Avilés que "con mucha osadía y contra la voluntad y en daño de los vecinos (...) descargaron ciertas carabelas cargadas de sal", imponiéndose una pena de 50.000 maravedíes para quienes descargasen sal en Gijón o Candás. Aparece citado en este documento, además, el alfolí de Ribadesella (AGS, RGS, 30-IX-1524). Citado por Juan Uría Ríu, *Estudios sobre la Baja Edad Media*..., p. 335.

115. Isabel González García, Juan Ignacio Ruiz de la Peña Solar, "La economía salinera...", p. 153.

116. Covadonga Cienfuegos Álvarez, *Libro de acuerdos*..., p. 164.

117. Isabel González García, Juan Ignacio Ruiz de la Peña Solar, "La economía salinera...," p. 151-153. Fechada en Valladolid a 1493 es la carta al juez de residencia del Principado de Asturias, a petición del arrendador y recaudador mayor de los alfolíes de ese Principado, para que haga cumplir la ley inserta que prohíbe descargar sal en otros lugares que no sean los de Avilés, Villaviciosa, Luarca, Pravia y Llanes: "que los arrendadores que arrendaren la dicha renta del dicho salí de Auilés, e de los dichos alfolís de los dichos puertos, que sean tenudos de los basteçer en los lugares que aquí dirá: en Avilés e en Villaviçiosa, e en Loarca e en Prauia e en Llanes, e que ningunos nin algunos conçejos nin otras personas non sean osados de traer sal nin la descargar, así los naturales del reyno como de fuera del, por mar nin por tierra, nin les vendan nin saquen, saluo los que conpraren en los dichos alfolís e de cada uno dellos, e a qualquier que la dicha sal leuare o traxere que sea tenudo de lleuar alualá de los dichos arrendadores de la sal que conprare e traxere e descargare, en otra manera que la pierda por descaminada la dicha sal e el navío en que la troxere, e por tierra, que pierda por descaminada la dicha sal e bestias en que la troxier e peche más, en pena, cada vegada seysçientos maravedís e que sea todo para los dichos arrendadores" (Juan Ignacio Ruiz de la Peña Solar, *El espacio oriental*..., p. 95-96).

118. Isabel González García, Juan Ignacio Ruiz de la Peña Solar, "La economía salinera...", doc. núm. 14, p. 153-155.

Otro aspecto a considerar, si hablamos de jurisdicción portuaria, es el relativo al robo de mercancías o de navíos. En el primero de los casos, el robo de cargas tuvo mucho que ver en Asturias con los paños importados desde La Rochelle, haciendo incluso necesario el nombramiento de árbitros delegados para dirimir este tipo de conflictos, normalmente uno en representación de cada parte afectada.[119] En 1289, Gutierre Peláez de Oviedo y Pedro Bono de Avilés eran nombrados por sus respectivos concejos para resolver dos querellas por prendas de mercancías —pannos et otras cosas trayéndolos de La Rochella—, que los vecinos de Avilés presentaban contra los de Oviedo. Un conflicto que finalizaba con el acuerdo de devolución de las mercancías y la liberación de los detenidos.[120] Mercaderes de La Rochela, que con "sus factores, naos e mercaderías" surcaban permanentemente la ría avilesina.[121]

Tampoco la ría del Eo se libró de acciones fraudulentas vinculadas al tráfico comercial. En 1319, el concejo de Ribadeo justificaba el robo "de una prinorada cargada de pan que o concello de Ribadeu tomaron a Rodrigo Alfonso mercador de Abillés", argumentando que "la cargara en esta villa de Ribadeo de noite e contra su postura" y denunciando que, como resultado de su acción, "los jueces de Abillés prinoraron a los vecinos de Ribadeo huna quantía de sal e de outras cousas e dineros e por esta razón acaecían prendas e contendas entre los ditos concellos". Las partes llegarían poco tiempo después a un acuerdo, devolviendo el burgo de Ribadeo el pan al mercader avilesino y entregando los jueces de Avilés todo lo requisado.[122]

Más allá de la costa asturiana, los Reyes Católicos sentenciaron también en varias ocasiones a favor de mercaderes oriundos de aquel lugar y cuyos navíos, cargados en Asturias, habían sido apresados irregularmente por corsarios en aguas gallegas y portuguesas. Un bonito testimonio de 1474 sitúa una nao cargada en la ría de Avilés con diferentes mercancías que, en viaje a Sevilla, era apresada por corsarios portugueses a la altura del cabo de Santa María.[123] Y varias denuncias, ya del siglo XVI, vienen a ilustrar esta habitual práctica de sabotaje marítimo en la costa cántabro-atlántica: en 1523, por ejemplo, el recaudador de la renta de los alfolíes de Avilés denunciaba que había fletado

119. Armadores y marineros transportando en sus naves paños franceses y protagonizando un activo comercio textil por todo el cantábrico se documentan suficientemente en los documentos procedentes de la Cancillería de Sancho IV.

120. María Josefa Sanz Fuentes, *Colección diplomática del concejo...*, p. 129-132 y Ciriaco Miguel Vigil, *Colección histórico-diplomática...*, núms. LXIII, LXIV y LXV, p. 101-105.

121. AGS, RGS, f. 292.

122. María Josefa Sanz Fuentes, *Colección diplomática del concejo...*, p. 287.

123. Isabel González García, Juan Ignacio Ruiz de la Peña Solar, "La economía salinera...", p. 56, nota 94.

en el puerto de Santa María una carabela latina de cierto portugués, para transportar la sal necesaria para abastecer a los alfolíes avilesinos, siéndole embargada dicha nave por un vecino de Puerto de Santa María, contra quien dirige la denuncia. Es de suponer que la sal andaluza figuraba en los fletes de retorno de los buques que hacían la ruta comercial Asturias-Andalucía.[124] Al año siguiente, el portugués Juan Ramos, morador en Paderneira, localidad próxima a Figueira da Foz, en el estuario del río Mondego, llevando con sus compañeros un navío cargado de sal, era abordado en Galicia por un buque francés cuyos ocupantes le robaron varias herramientas y ropas, continuando el viaje tras el asalto y volviendo con un cargamento de madera al Puerto de Santa María, donde embarcaron nuevamente sal, vino y miel con destino a Irlanda.[125] Sólo un año después, un vecino de Alcácer do Sal era víctima de actos de pillaje perpetrados por dos mercaderes de Rouen que habrían apresado su navío "junto a ilha de Nicosa nas Asturias", con un cargamento de sal valorado en 100 ducados, navío que, en su periplo hacia la ría asturiana del Eo, ya había sido asaltado en las costas de Finisterre.[126]

Todas estas actitudes delictivas dieron lugar a pleitos y conflictos muy difíciles de resolver, muchas veces, por las parcialidades de las justicias ordinarias de los lugares de señorío, de abadengo y regias, haciendo necesaria una "jurisdicción especial" representada por jueces árbitros garantes de imparcialidad y diligencia, cuyo desarrollo tendrá lugar, al menos en Asturias, bien entrado el siglo XVI y quedando, por ello, fuera del marco cronológico del presente estudio.[127]

No podemos excluir de nuestro análisis, para finalizar, las regulaciones regias y normativas concejiles relativas a la construcción del espacio marítimo o, dicho de otro modo, a la ejecución de obras y trabajos portuarios en muelles y lonjas, y a la transformación paisajística y funcional de los espacios portuarios mediante labores de ampliación, mejora y mantenimiento, a la planificación, en definitiva, de la infraestructura portuaria.[128]

---

124. Isabel GONZÁLEZ GARCÍA, Juan Ignacio RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, "La economía salinera…", p. 56, nota 94.

125. Isabel GONZÁLEZ GARCÍA, Juan Ignacio RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, "La economía salinera...", p. 55.

126. Isabel GONZÁLEZ GARCÍA, Juan Ignacio RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, "La economía salinera...", p. 55.

127. Lo analizó, con detalle, Juan URÍA RÍU, *Estudios sobre la Baja Edad Media*..., p. 346-353.

128. La sencilla infraestructura portuaria asturiana, más próxima a la de pequeños fondeaderos y caladeros pesqueros, que a la de los grandes y mediados puertos del Atlántico europeo, bien puede verse en la *Descripción de España y de las costas y puertos de sus reinos*, más conocida como *Atlas del rey Planeta*, que en 1634 el cartógrafo lisboeta Pedro Texeira dibujó por orden del rey Felipe IV. Aunque realizada con fines puramente militares, la ilustración de los puertos costeros españoles mediado el siglo XVII da buena cuenta del estado de las villas en aquellos años y permite retrotraer una información muy valiosa para la época medieval. Muelles, contramuelles, alfolíes, almacenes, arsenales y aduanas, pero también

En la mayoría de los casos, sólo tenemos constancia de la imagen física de los establecimientos portuarios gracias a las pesquisas encargadas por los monarcas para conceder las peticiones de las villas de sisa extraordinaria, casi siempre para iniciar la reconstrucción de los núcleos tras la acción devastadora de incendios: es el caso de la pesquisa realizada en Avilés en 1485, para evaluar las infraestructuras quemadas en el último fuego, de la que se deduce el mal estado del muelle avilesino y la urgencia de una mejora de las estructuras al tratarse de "puerto de mar a donde vienen muchas naos con sus mercadorías".[129] En efecto, la situación privilegiada de la villa de Avilés sobre la ría se hallaba favorecida por la ensenada en la que fondeaban todas las naves que transportaban mercancías, disposición por otra parte muy frecuente en los puertos de la Edad Media, generalmente situados sobre los cursos de agua en el punto en que una ruta cortaba la vía marítima y donde los barqueros depositaban las mercancías destinadas a la región comunicada por dicha ruta, como sucede en Avilés, en Ribadesella, en Pravia o en Villaviciosa.[130]

A fines del siglo xv, sin embargo, la villa afrontaba un problema de urgente solución. El deterioro de las viejas estructuras —"de cierto tienpo a esta parte se les ha çerrado e çierra la barra y canal por donde las dichas naos han de venir e entrar en la dicha villa, a cabsa de un cay que de tiempo ynmemorial tenían el qual diz que se les ha desbaratado e derrocado"— generaba una significativa escasez de agua, haciendo encallar a los barcos. Es muy posible que los arrastres de las aguas, con su flujo y reflujo, y el propio movimiento portuario contribuyesen a reducir el calado necesario para una holgada navegación de las naves: "a cabsa de lo susodicho estar derribado e desbaratado, diz que non pueden entrar allí naos nin navíos ningunos, por non tener agua que les baste para que puedan entrar, por estar çerrado de arena".[131]

El 4 de julio de 1523, Carlos I otorgaba por Real Provisión dada en Valladolid una sisa de trescientos mil maravedíes para hacer reparos en el

---

puentes, muy necesarios para facilitar la redistribución por tierra de las mercancías descargadas en los puertos habilitados para las labores de estiba. Ver Felipe Pereda, Fernando Marías (eds.), *El atlas del Rey Plantea. La «descripción de España y de las costas y puertos de sus reinos» de Pedro Texeira (1634)*, Hondarribia, 2002. Resultan especialmente bellas las imágenes de los puertos de Candás (p. 25), Llanes (p. 30), Ribadesella (p. 31), Villaviciosa y Tazones (p. 32), Gijón (p. 33), Avilés (p. 35), Cudillero (p. 36), Luarca (p. 37), Castropol y Ribadeo (p. 40)

129. María Josefa Sanz Fuentes, *Colección diplomática del concejo...*, p. 490 y 496.

130. Juan Uría Ríu, *Estudios sobre la Baja Edad Media...*, p. 317-318.

131. María Josefa Sanz Fuentes, *Colección diplomática del concejo...* En 1493, una nueva pesquisa realizada por el corregidor Pedro Díaz de Zumaya constataba no sólo que la sisa autorizada años atrás había sido insuficiente para la renovación de las estructuras, sino que el arrabal pesquero de Sabugo requería también una intervención urgente que nunca llegaría, al menos que nos conste documentalmente (María Josefa Sanz Fuentes, *Colección diplomática del concejo...*, p. 518).

puerto, y para "adoptar una puente donde se amarran las naos".[132] Y cuatro años después, el concejo de la villa pedía de nuevo al monarca la autorización para imponer una sisa sobre el pescado de mil ducados, porque habían comenzado a construir un cay en el puente de Los Pilares, necesario para descargar las mercancías, y un guindaste.[133] Todas estas obras mejorarían las condiciones del puerto redundando en beneficio de su actividad comercial, fuente a la vez de ingresos sobre la que gravaban las sisas impuestas para subvenir a las mismas obras de mejora de infraestructura. Por su parte, las limitadas noticias conservadas para Llanes apuntan también a una reconstrucción tardía de su aduana marítima: en 1520, el rey concedía una sisa de 300.000 maravedíes sobre los mantenimientos de la villa para la reconstrucción de las casas del consistorio, el auditorio, la aduana, la cárcel y los muros, tras el incendio de 1509.[134]

PARA CONCLUIR: NUEVOS RETOS Y PROPUESTAS *AD FUTURUM*

Agotadas las posibilidades de las fuentes locales conservadas para las villas portuarias de la Asturias medieval, es claro que el planteamiento futuro de la investigación pasa por escrutar nuevas vías de información ampliando el abanico, espacial y cronológicamente. La ampliación cronológica de los fondos locales plantea como alternativa, por citar algunos ejemplos bien conocidos, los protocolos notariales de época moderna, publicados en parte para la villa de Avilés, y cuya información es susceptible de interpretación retroactiva.[135] También los libros de acuerdos concejiles del siglo XVI pueden devolver imágenes precisas de los puertos asturianos, como sucede con el espléndido *Libro 2º* del cay de Gijón (1566-1577), o con el libro ordinario de consistorio de Gijón (1576-1578), ambos publicados.[136] Asismismo, las actas de la Junta General del Principado de Asturias, conservadas sólo de 1594 en adelante, pueden contener información valiosa de la situación de los puertos asturianos a fines de la decimosexta centuria y que podemos adelantar aho-

132. Juan URÍA RÍU, *Estudios sobre la Baja Edad Media...*, p. 317-318.

133. Juan URÍA RÍU, *Estudios sobre la Baja Edad Media...*, p. 320-321.

134. Juan URÍA RÍU, *Estudios sobre la Baja Edad Media...*, p. 442.

135. Néstor VIGIL MONTES, *La villa de Avilés en 1602. Estudio del protocolo notarial de Julián de Valdés León,* Real Instituto de Estudios Medievales, Oviedo, 2011.

136. Laura SAMPEDRO REDONDO, *Sobre el cay. Libro 2º, libro de actas del ayuntamiento de Gijón (1566-1577). Estudio y edición,* Ayuntamiento de Gijón, Oviedo 2005 y, de la misma autoría, *Libro ordinario de Consistorio de Gijón (1576-1578). Estudio y edición*, Ayuntamiento de Gijón y KRK ediciones, 2007. La primera de las monografías está disponible *on-line*: <https://deporte.gijon.es/from/5679/publicacions/show/3487-sobre-el-cay-libro-2-libro-de-actas-del-ayuntamiento-de-gijon-1560-1577> Consultado: 7 de abril de 2020.

ra brevemente:[137] por ejemplo, la instrucción dada por el rey a los concejos asturianos el 26 de julio de 1598, en la que queda partente el peligro al que estarían expuestos los puertos asturianos en caso de guerra: "En este Principado ay algunos conçexos en la costa de la mar, y en ellos ay puertos donde se embarca y desembarca [...] y en los marítimos ay el peligro y es neçesario la defenssa. Y ansí conbendrá que los concexos questán metidos a la tierra adenttro, acudan al socorro de los marítimos y a defender a los puertos que en ellos ay".[138] O la bonita información discutida ese mismo día en Junta y relativa al alfolí de sal de Avilés:

> Y atento son ynformados que, aviendo de estar probehidos los alfolíes de la sal de la villa de Avilés para el abasto que los puertos çircunscritos tienen nesçesidad para sus pesquerías, y los más tragineros y beçinos deste Principado, y los reçetores y admenistrador de los dichos alfolíes avían sacado mucha partida de la dicha sal en gran cantidad, fuera de las çinco leguas, para que conforme a su Çédula Real poderlo bender a exçesibos prezios, en questa república reçibía mucho daño y agravio; y la villa de Avilés avía dado poder a Hernando de las Alas, persona de confianza y satisfaçión, para yr a dar noticia al Rey Nuestro Señor y su Real Consejo de Haçienda de lo suso dicho, porque conbiene pedirse el remedio en nombre deste Principado.[139]

Los archivos nacionales contienen, como es sabido, un potencial informativo excepcional en cantidad y calidad, y las espectativas *ad futurum* que generan tras un primer escrutinio, parcial y provisional, son enormes, comenzando por los fondos del Archivo General de Simancas —Cámara de Castilla, Pueblos y Cámara de Castilla. Memoriales, Registro General del Sello, Escribanía Mayor de Rentas y Contaduría Mayor— y de la Real Chancillería de Valladolid (Reales Ejecutorias, Pleitos civiles).[140] Sólo una búsqueda extralocal de testimonios relativos a las villas portuarias asturianas nos permitirá, por ejemplo, localizar evidencias de contratos de compañías mercantiles que nos ayuden a comprender el funcionamiento del asociacionismo marítimo. Así es

137. Publicados ocho tomos hasta la fecha, los seis primeros se encuentras disponibles en edición digital en la página web de la Junta General del Principado de Asturias: <https://www.jgpa.es/documentos-historicos> Consultado: 7 de abril de 2020.

138. *Junta General del Principado de Asturias. Actas Históricas*, tomo I, vol. 1 (1594-12-19/1622-11-04), p. 106.

139. *Junta General del Principado...*, tomo I, vol. 1 (1594-12-19/1622-11-04), p. 107.

140. Un buen pronóstico de las posibilidades de estudio es el acceso a los documentos digitalizados en PARES. La larga nómina de testimonios que devuelve una búsqueda centralizada a partir de los nombres de las villas portuarias asturianas para los siglos xv y xvi permite aventurar magníficas posibilidades de estudio.

como Soledad Beltrán ha podido conocer y publicar recientemente el citado acuerdo que firmaba el 4 de marzo de 1477 una tripulación de veintenueve marineros del gremio de mareantes y navegantes de Luarca y Domingo Rochel, maestre y dueño de la nao "Virxen Branca", de posible origen francés, con la intención de enrolarse en una campaña destinada a la caza de la ballena "e la piscaria mayor" de tres meses de duración.[141] Incluye dicho contrato la detallada relación de los miembros de la tripulación, todos asturianos y gallegos, pilotos, arponeros, calafates, horneros, simples marineros sin cualificación y dos jóvenes grumetes, los "rapaces", todos ellos comprometidos a en un negocio común, "la caza de ballenas e pescaria de pixotas e besugos en el mar de Yngalaterra e Flandres e mais allá si a de menester".[142]

Junto a la información que este contrato proporciona en relación con las responsabilidades adquiridas por cada miembro de la compañía y con el reparto de los beneficios según "escalas gananciales" —50% para el maestre y 50% para el resto de la tripulación—, este testimonio devuelve una información muy precisa acerca del concepto de mutualidad aplicado al mar, al garantizar el contrato una mínima cobertura en caso de enfermedad para los asociados y sus familias, preferentemente viudas y huérfanos, o de muerte, incluyendose entre las obligaciones, el pago de mismas en recuerdo de los fallecidos.[143]

141. María Soledad Beltrán Suárez, *Los marineros de Luarca y la caza de la ballena…* Agradezco a la autora el acceso no sólo al precioso testimonio documental sino a su estudio. Las conclusiones aquí presentadas son las afirmadas por la autora en su reciente estudio.

142. María Soledad Beltrán Suárez, *Los marineros de Luarca y la caza de la ballena…*, p. 252-257.

143. María Soledad Beltrán Suárez, *Los marineros de Luarca y la caza de la ballena…*, p. 252-257.

TRANSMISIÓN TECNOLÓGICA Y DESARROLLO PORTUARIO EN EL MUNDO ATLÁNTICO MEDIEVAL

Jesús Ángel Solórzano Telechea
Universidad de Cantabria

Ana María Rivera Medina
Universidad Nacional de Educación a Distancia

Introducción[1]

Tradicionalmente, se ha sostenido que las innovaciones provienen de las zonas más desarrolladas y que se trasmiten por distintos medios a los espacios en construcción o con una menor capacidad creadora. Desde una perspectiva geográfica, esta capacidad de innovación dimana de Norte a Sur y de Este a Oeste; y desde una perspectiva sociológica, la transferencia de ideas y saberes es connatural a los seres humamos y encuentra su medio de difusión a través del "homo viator", que no conoce de fronteras, sino que se desliza de forma espontánea o consciente. Así la innovación y la transmisión es inherente a la cultura material.[2]

La cultura material es todo aquello que una sociedad ha creado para responder a unas necesidades concretas.[3] Así, la cultura material de un espacio depende de su propia evolución, pero también de las transferencias que recibe de otros lugares por proximidad, por contactos esporádicos, por

1. Este trabajo se inscribe en las tareas de investigación de los proyectos: "Política, instituciones y gobernanza de las villas y ciudades portuarias de la Europa Atlántica en la Baja Edad Media: análisis comparativo transnacional" (HAR2017-83801-P), de la Red de Excelencia "La Gobernanza de los puertos atlánticos, siglos xiv-xxi" (HAR2016-81812-REDT) y "El mar como frontera. Transgresiones legales en el Atlántico bajomedieval" (PGC2018-095719-B-I00). Abreviaturas: AFB, MBA, Archivo Foral de Bizkaia, Municipal, Antigua, Bilbao. AGS, Archivo General de Simancas. AHPC. Archivo Histórico Provincial de Cantabria. AMS, Archivo Municipal de Santander. RGS, Registro General del Sello.

2. Cátia Antúnes, "Early Modern Ports, 1500-1750", *European History Online* (Leibniz, 2010) p. 3.

3. Ricardo, Córdoba de la Llave, *La cultura material en la Edad Media. Perspectiva desde la arqueología*, Universidad de Granada y Universidad de Castilla-La Mancha, Granada, 2008, p. 9.

sucesos violentos (invasiones o guerras) o por acuerdos tácitos o expresos en recíproco beneficio. Fernand Braudel explicaba que "la vida material es como la planta inferior de una construcción cuya planta superior está constituida por lo económico".[4] Por su parte, Witold Kula en sus estudios relaciona la historia económica con la historia de la ciencia, de las técnicas y de la cultura material, y verifica que la "historia de la cultura material" es una disciplina que se ocupa de las cuestiones relativas a la producción y al consumo en el más amplio significado de estos términos,[5] siendo la tecnología un aspecto importante ésta.

Así pues, las sociedades han desarrollado tecnologías con tres grandes objetivos: el aprovechamiento de los recursos naturales, el desarrollo de técnicas y obras para mejorar la calidad de los servicios, la optimización de las comunicaciones y el transporte.[6] Por esto mismo, tal como afirmó Schumpeter, la innovación tecnológica es el motor principal de desarrollo económico.[7] Esta, ciertamente, rápida y concentrada base teórica da paso a una profunda reflexión sobre cómo, desde finales del siglo XIII, se vertebra en el mundo atlántico una estratégica trasmisión de tecnologías y saberes que abarca no solamente los aspectos puramente económicos, financieros y legales, sino que alcanzan la "planta inferior".

En el espacio atlántico medieval, en permanente construcción y reconstrucción, ya sea como respuesta a las necesidades locales, a las dinámicas económicas, a las decisiones políticas o a las catástrofes, el paisaje portuario ("planta inferior") está en permanente cambio e innovación, para responder a las demandas de las dinámicas mercantiles. En este aspecto, la cultura material muda de perfil en la medida que se acrecientan las relaciones con el exterior y se acumula el conocimiento que proviene del otro, del destino, del distante.

En este aspecto se entiende que, el desarrollo de los espacios portuarios se nutre de la capacidad de la mano transformadora de las comunidades costeras, dependiendo de las posibilidades que brinda su topografía, las actividades económicas y de las relaciones que se generan a partir de los intercambios mercantiles, en sus dos variantes el *hinterland* y el *foreland*; lo que Jacques Le

4. Fernand Braudel, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, Fondo de Cultura Económica, Ciudad de México, p. 1-2.

5. Witold Kula, *Problemas y métodos de la Historia Económica*, Ediciones Península, Barcelona, 1974, p. 65-68.

6. Peter McCaffery y Ben Marsden, *The cultural history reader*, Routledge, Nueva York, 2014, p. 281.

7. Joseph Alois Schumpeter, *Capitalismo, socialismo y democracia*, Ediciones Folio, Barcelona, 1984, p. 120.

Goff denomina el movimiento centrípeto y centrífugo del que surge "dialéctica entre el interior y el exterior".[8]

En esta ocasión trataremos sobre innovación, tecnología y transmisión entre los puertos que formaban parte de los circuitos mercantiles, que constituyen el conglomerado de pequeños, medianos y grandes puertos del Atlántico medieval, que atestiguan el dinamismo de las actividades portuarias, que va desde el Mar del Norte y el Báltico al Atlántico Sur. Una franja costera de aproximadamente 3.500 km de longitud de Norte a Sur, cuyo centro era la ciudad de Brujas, ejemplo medieval de innovación y modernización portuaria.[9]

Los conceptos claves del desarrollo portuario que se produce y genera en el mundo atlántico medieval, innovación, tecnología y transmisión, se derivaron de lo que Roberto S. López denominó la "Revolución comercial", y aparejaron una verdadera transformación de los paisajes portuarios en mayor o menor medida.[10] Estos cambios transformaron Europa, que pasó de ser uno de los continentes más pobres en el cambio del milenio, a una de las regiones más ricas y dinámicas del mundo en el 1500. Esta transformación dependió de la asociación de intereses entre los poderes públicos y las potentes comunidades mercantiles, asistidas por gremios u otras formas de asociación,[11] que tomaron conciencia de la necesidad de convertir sus frentes marítimos en verdaderos complejos portuarios, porque "el agua salada da el pan más dulce".[12] Tan conscientes eran las autoridades de la relación directa entre las infraestructuras y el crecimiento demográfico y económico en el otoño medieval, que los concejos de las ciudades como de Santander, Laredo, Castro, Portugalete, Bilbao y San Sebastián, por poner un ejemplo, pidieron a sus iglesias locales que colaboraran económicamente en el esfuerzo, pues redundaría en su propio beneficio. El razonamiento del concejo de Santander era el siguiente:

---

8. Cesare de Seta y Jacques Le Goff, *La ciudad y las murallas*, Cátedra, Madrid, 1991, p. 12-15.

9. Andrew Brown; Jan Dumolyn (eds.), *Medieval Bruges c. 850-1550*, Cambridge University Press, Cambridge, 2018.

10. Robert S. Lopez e Irving W. Raymond, *Medieval Trade in the Mediterranean World*, Columbia University Press, Nueva York, 2001.

11. Karel Davids y Bert de Munck, *Innovation and Creativity in Late Medieval and Early Modern European Cities*. Routledge, Londres, 2014, Capítulo IV: "Innovation and Creativity in Late Medieval and Early Modern European Cities: An Introduction".

12. Observación del poeta escritor Jacob van Maerlant. Citado en Louis Sicking, "Le paradoxe de l'accès: Le rôle des avant-ports dans les anciens Pays-Bas au bas Moyen Age et au début de l'époque moderne: une approche comparative générale", *Ports et littoraux de l'Europe atlantique: transformations naturelles et aménagements humains (xive-xvie siècles)*, Michel Bochaca; Jean-Luc Sarrazin (dirs.), Presses Universitaires de Rennes, Rennes, 2007, p. 227-255.

> Porque el muelle que esta villa haze es cosa muy nesçesaria y provechosa a los eclesiásticos y vesinos y estrageros [...] por cavsa de la contrataçión y de la pesquería se acreçientan los vesinos, los quales pagan diezmos a los sennores del cabildo, dizen misas, aniversarios, pagan quyntas y déxanles memorias perpetuas quando se mueren.[13]

Esta toma de conciencia sobre la necesidad de tener un puerto bien dotado se tradujo en la construcción de muelles, la instalación de sistemas defensivos, de señalización, marcas de mar, área de servicios, zonas dedicadas a la estiba y almacenaje, espacios industriales y artesanales, entre otros. El recinto portuario se convertía en un lugar estratégico para el desarrollo socioeconómico de las villas, ya que se perciben como elementos de protección e instrumentos de expansión económica y demográfica. Por su parte, para los poderes públicos, la construcción y mantenimiento de infraestructuras formaba parte del discurso político sobre el bien común, lo cual legitimaba el papel de las elites económicas y políticas en las villas portuarias. Así es posible entender la preocupación concejil por la construcción de infraestructuras portuarias, lo que las convierte en un instrumento utilizado en el ejercicio del poder de los centros urbanos de la costa.[14]

Entre los factores que llevaron a levantar infraestructuras portuarias se encuentran, en primer lugar, los naturales, debido al cambio en el nivel del mar desde finales del siglo xiv, como consecuencia de un empeoramiento de las condiciones climáticas,[15] la erosión de la costa, la colmatación de la entrada a los puertos. En segundo lugar, por causas artificiales, como la construcción de un dique, un canal o un puente; en tercer lugar, por motivos económicos, como la dinámica de los mercados, la especialización de la producción, la transformación de puerto de ámbito local a internacional; en cuarto lugar, para facilitar la navegación, debido a un incremento en el tamaño de las embarcaciones o en una mayor especialización de estas. Todos estos factores hubieron de ser tenidos en cuenta en la construcción de las infraestructuras de un recinto portuario.[16]

---

13. AMS, Legajo B izdo. 306, nº 32.

14. Jesús Ángel Solórzano Telechea, "Infraestructuras e instalaciones portuarias, fluviales e hídricas en las villas del norte peninsular a finales de la Edad Media: las obras públicas como instrumento de poder", *Musulmanes y cristianos frente al agua en las ciudades medievales*, María Isabel del Val Valdivieso; Olatz Villanueva (eds.), Universidad de Castilla-La Mancha–Universidad de Cantabria, Santander, 2008, p. 275-306.

15. Emmanuel Leroy Ladurie, *Histoire du climat depuis l'an mil*, Flammarion, Paris, 1967.

16. Gustav Milne, "Maritime topography and medieval London", *Maritime topography and the medieval town*, Jan Bill; Birthe L. Clausen (eds.), Nationalmuseet, Copenhague, 1999, p. 145-152; Philippe Contamine, "*Équipements et installations portuaires en France, de la fin du Moyen Âge aux temps modernes*", *I*

Los puertos se convierten en un agente activo del proceso urbanizador y, en consecuencia, de la implantación de innovaciones técnicas de mayor o menor calado, generando sinergias a escala micro, local y regional a fin de lograr una complementariedad con otros centros del entorno más próximo o lejano. De tal manera que, asidos de los recursos que brinda el método comparativo, analizaremos el desarrollo del conjunto de mejoras de los enclaves atlánticos en la Baja Edad Media a partir del conocimiento, experiencia, transferencia, profesionalización y asociacionismo de los sectores implicados en el mantenimiento y modernización de los recintos portuarios. Para esta tarea se han utilizado fuentes manuscritas, impresas colecciones y repositorios digitales, cartográficos e iconográficos, cuya relación exhaustiva excedería las dimensiones de este trabajo.

2. La construcción de la "civilización portuaria"

Las áreas portuarias son espacios naturales condicionados por su propia situación y topografía. Estos forman el eslabón en una cadena de operaciones donde interactúan tres focos de actividad procedentes del medio continental, del marítimo y del propio puerto lo que André Vigarié, denominará el "tríptico portuario",[17] que evoluciona a lo largo del tiempo de la mano de las comunidades locales que se lanzan a crear un modo de civilización, la civilización de la línea de costa, de la frontera marítima.[18] El crecimiento demográfico y la eclosión de las ciudades son las espitas para que estas sociedades fueran explotando de diversos modos las posibilidades que el mar les ofrecía. En principio, se trata de los campesinos de la costa[19] y sus señores quienes van conquistando, urbanizando, los espacios portuarios del atlántico europeo, tal y como describe la *Historia Compostelana*:

porti come impresa economica, Atti della XIX settimana di studi dell'Istituto Internazionale per gli Studi Economici «F. Datini», Simonetta Cavaciocchi (ed.), Le Monnier, Florencia, p. 7-20.

17. André Vigarié, *Ports de commerce et vie littorale*, Hacchette, Paris, 1979, p. 70. El concepto puede aplicarse también a los puertos fluviales. VVAA, *Ports maritimes et ports fluviaux au Moyen Age*, Publications de la Sorbonne, Paris, 2005.

18. Eduardo Aznar Vallejo, "Castilla y la frontera atlántica durante la Baja Edad Media", *La apertura de Europa al Mundo Atlántico: espacios de poder, economía marítima y circulación cultural* José Ramón Díaz de Durana Ortíz de Urbina; José Antonio Munita Loinaz (coords.), Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco, Bilbao, 2012, p. 39-68; Denis Menjot, "La ville frontière: un modèle original d'urbanisation?", *Les villes frontière Moyen Âge-Époque Moderne*, Denis Menjot, L'Harmattan, París, 1996, p. 5-14.

19. Kowaleski argumenta que las actividades de los campesinos se han pasado por alto en los entornos marítimos. La autora disecciona el concepto *maritime peasants,* ver Maryanne Kowaleski, "Peasants and the Sea in Medieval England", *Peasants and Lords in the Medieval English Economy*, Maryanne Kowaleski; Phillipp Schofield; John langdon (eds.), Brepols Publishers, Turnhout, 2015, p. 353-376.

> Los campesinos del litoral del Océano abandonaban la costa desde la mitad de la primavera hasta mediado el otoño o se escondían en cuevas con toda su familia para huir de las razzias musulmanas de la costa.[20]

En una primera etapa, este proceso se centró en asegurar unos mínimos para disponer de los alimentos procedentes del mar; posteriormente continuará incorporando una creciente especialización por medio de pesquerías convertidas en una actividad a tiempo completo,[21] tal y como se ha estudiado para algunos puertos ingleses, flamencos, y españoles: Devon, Brujas, Amberes, Ámsterdam, Ostende, los puertos del Canal entre Le Havre y Dunkerque u Ostende, Bermeo, Guetaria, Pontevedra, San Vicente de la Barquera, Bilbao, Castro Urdiales y Sevilla, entre otros. El mar es el ambiente que los rodea, creando un contexto para su organización social y económica, pasando a ser una fuente de ingresos.[22]

Más tarde, y aún escasos de infraestructuras y de redes de intereses, se inicia un tráfico que no traspasó los límites regionales, conectando a las comunidades litorales cercanas para el intercambio de bienes básicos. Pero la percepción que se tiene sobre el mar va cambiando al llegar la Baja Edad Media, ya no se lo observa como límite sino como camino. La consecuencia directa de este cambio de perspectiva, de percepción del mar como ruta y no como límite, por supuesto, es el aumento del tráfico marítimo, ya que la vía marítima será el medio preferido de transporte, por su flexibilidad y rapidez,[23]

20. Emma Falqué Rey (ed.), *Historia Compostelana,* Akal, Madrid, 1994, p. 338.

21. Richard C. Hoffman, "A brief history of aquatic resource use in medieval Europe", *Helgoland Marine Research*, 59 (2005), p. 22–30.

22. Mathias Tranchant, "Les ports maritimes en France au Moyen Âge", *Ports maritimes et ports fluviaux au Moyen Âge*, Publications de la Sorbonne, Paris, 2005, p. 21-31; Jesús Ángel Solórzano Telechea, "Medieval Seaports of the Atlantic Coast of Spain", *International Journal of Maritime History*, 21 (Hull, 2009), p. 81-100; Fédérique Laget, "La perception de la mer en Europe du Nord-Ouest", *The Sea in History: The Medieval World*, Michel Balard; Christian Buchet (eds.), Boydell Press, Woodbridge, 2017, p. 23-33; Louis Sicking, "Le paradoxe de l'accès: le rôle des avant-ports dans les anciens Pays-Bas à el fin du Moyen Âge et au début de l'époque moderne (approche comparative Générale", *Ports et littoraux de l'Europe…,* Ana María Rivera Medina, "E tobimos por bien echar sisa. Los impuestos al consumo como medio de financiación concejil. Bilbao, 1300-1550", *La gobernanza de la ciudad europea en la Edad Media*, Jesús Ángel Solórzano Telechea*;* Beatriz Arízaga Bolumburu (eds.), Instituto de Estudios Riojanos, Logroño, 2011, p. 429-449; Ana María Rivera Medina, "Por tanto reparo y adereço. Las infraestructuras portuarias y la red de intereses de las villas vizcaínas medievales en la ejecución de las obras", *Gente de mar en la ciudad atlántica medieval*, Jesús Ángel Solórzano Telechea; Michel Bochaca; Amélia Aguiar Andrade (eds.), Instituto de Estudios Riojanos, Logroño, 2012, p. 345-357.

23. David Igual Luis, "Comunicación y transporte en la Europa medieval: valoraciones, sectores, evolución", *Una nueva visión de la Edad Media: legado y renovación*, Esther López Ojeda, Instituto de Estudios Riojanos, Logroño, 2016, p. 78-79; Betsabé Caunedo del Potro, "Contribución al estudio del transporte marítimo en el Mar Cantábrico (1475-1492)", *Anuario del Instituto de Estudios Marítimos Juan de la Cosa,* 4 (Santander, 1981/82), p. 31; Wendy Childs, *Anglo-Castilian Trade in the Late Middle Ages,* Manchester University Press, Manchester, 1978, p. 149-178; Id. "Commercial relations between the

facilitando una interconexión con el *hinterland* y con los nuevos espacios atlánticos recién descubiertos, mediante la implantación de mecanismos formales e informales.

En la última etapa se producirá la "domesticación" progresiva del mar por parte de los poderes públicos. La idea de un control del mar por parte de una autoridad existe en las mentes, e incluso es objeto de reclamos cada vez más frecuentes como sucedió en Inglaterra y Francia. Lo que se encuentra aquí es la vieja idea de los "reyes del mar" heredados de los escandinavos, el *soekonungar*[24] de las sagas nórdicas. Al final de la Edad Media el mar, por tanto, es una superficie de desarrollo espacial y estratégico, señalando una nueva percepción del espacio marítimo, ahora considerado como un objeto político.[25]

En síntesis, estas comunidades litorales crecen y se desarrollan dependiendo de las oportunidades. Unas se convierten en grandes centros mercantiles, que contralan el sistema portuario atlántico; y otras de menor tamaño o capacidad atienden a las economías locales y regionales, quedando confinados a un papel secundario como puertos de escala o intermediación. Es decir que, su supervivencia dependerá de la navegación de cabotaje y las labores de la pesca a pequeña escala. Desde el siglo xiv, el cabotaje sectorial tradicional se extendió al cabotaje europeo que une los polos mercantes italianos y flamencos, utilizando relevos en la península Ibérica y en la costa francesa, con los puertos del norte europeo y del sur de Inglaterra. Las variaciones de escala en este sistema de conexión costera tradicional proporcionan una variable importante en la jerarquía del puerto.[26] Así, el pequeño puerto sería una unidad de actividad, subsidiaria de un puerto mayor, y vida de una primera civilización de la costa.[27]

Basque Provinces and England in the Later Middle Age, c. 1200-c. 1500", *Itsas memoria: revista de estudios marítimos del País Vasco*, 4 (San Sebastián, 2003), p. 55-64.

24. Sobre los reyes de mar vikingos consultar: *The Antijacobin review and true churchman's magazine.* C. Cradock, Londres, 1802, vol. 13, p. 158.

25. Fédérique Laget, "La perception...", p. 30-31.

26. Guy Saupin, "Les villes atlantiques européennes à l'époque moderne: une dynamique économique et sociale", *Formas de abordaje del pasado medieval*, Gerardo Rodríguez y Gisela Coronado (Comp.), Universidad Nacional de Mar del Plata-Grupo de Investigación y Estudios Medievales, Mar del Plata, 2015, p. 172-200.

27. Gerard Le Bouedec, "Les petits ports de la façade atlantique (Du xvie au xixe siècle)", *Revista da Faculdade de Letras. História*, III Série, 9 (Oporto, 2008), p. 11. El autor se refiere a estos pequeños puertos como "guirnalda" atlántica; Gilbert Buti y Gerard Le Bouedec, "Les petits ports. Usages, réseaux et societés littorales (xve-xixe siècles)", *Rives méditerranéennes*, 35 (Aix-en-Provence, 2010), p. 79-97.

3. Luchando contra Neptuno: dunas, humedales, arenales, maremotos e inundaciones

A lo largo del frente atlántico se producirá un cambio radical de los espacios portuarios a partir de intervenciones sucesivas. En primer lugar, la lucha por ganar terrenos al mar, que se ha mantenido durante siglos en los puertos del Mar del Norte, del Báltico y del Canal de la Mancha y, en general, en toda la fachada atlántica. Es evidente que, si se recorre la costa del norte europeo, la vista sugiere un idílico paisaje de dunas, acantilados, zonas rocosas y arrecifes que paradójicamente se convierten en el mayor de los males para las comunidades litorales. Por este motivo, las comunidades humanas hubieron de "domesticar" la naturaleza, haciéndola apta para el desarrollo económico de los enclaves. Por lo tanto, esta necesidad devino en la aparición de un conjunto de técnicas que se aplican dependiendo de las características del hábitat: dunas, arenales, humedales o marismas; pero también como respuesta a las catástrofes naturales: riadas, inundaciones, galernas y maremotos.

El dominio del mar en el Atlántico Norte disminuyó como resultado de los procesos naturales de formación de dunas y sedimentación de los barrancos. Desde el siglo XI las tierras comenzaron a protegerse con diques y canales de marea más pequeños para crear nuevas zonas cultivables. Sin embargo, esto también aparejaría riesgos. Las marejadas ciclónicas, los maremotos y otros agentes destructivos inundaron a las tierras cultivadas cuando los diques colapsaban.[28]

Así sucedió con el maremoto de 1134 que asoló la costa noreuropea originando una profunda ensenada, el Zwin, conectando el Damme con el Mar del Norte, y abriendo el camino al gran comercio. Una gran puerta de conexión con un amplio hinterland, rodeado por un "foreland" que atenderá a una creciente demanda interior. Además, en otros casos, como sucedería más tarde, en algunos puertos ingleses los esfuerzos de recuperación dañaron

28. Dries Tys, "The medieval embankment of coastal Flanders in context", *Landscapes or seascapes? The history of the coastal environment in the North Sea area reconsidered*, Erik Thoen; Guus J. Borger; Adriaan M.J. de Kraker; Tims Soens; Dries Tys; Lies Vervaet; Henk J.T. Weerts (eds.). Brepols, Turnhout, 2013, p. 199-23; Antoine De Smet, "L'origine des ports du Zwin, Damme, Mude, Monikerede, Hoeke et Sluis", *Etudes d'Histoire dédiées à la mémoire de Henri Pirenne,* Nouvelle société d'édition, Bruxelles, 1937, p. 127-132; James M. Murray, *Bruges: Cradle of Capitalism, 1280-1390*, Cambridge University Press, Cambridge, 2005, p. 29-33; Adrien Verhulst, *Histoire du paysage rural en Flandre de l'époque romaine au XVIIIe siècle*, La Renaissance du Livre, Bruxelles, 1966, p. 43; Louis Sicking, "Portas para o mar: Infraestruturas portuárias nos Países Baixos na Baixa Idade Média", *European seaport system in the Early Modern Age. A comparative approach International workshop, proceeding*, Instituto de História Moderna da Universidade do Porto, Porto, 2007, p. 98; Jan Dumolyn y Ward Leloup, "The Zwin Estuary: a Medieval Portuary Network", *Las sociedades portuarias de la Europa Atlántica en la Edad Media*, Jesús Ángel Solórzano Telechea *et* Beatriz Arízaga Bolumburu; Michel Bochaca (eds.), Instituto de Estudios Riojanos, Logroño, 2016, p. 197-212.

seriamente a los puertos por la falta de cuidado y previsión suficientes,[29] limitando consecuentemente el tamaño de los buques que podían entrar a los enclaves o complicando las tareas de atraque alrededor de los puentes.[30]

Las intervenciones con objeto de mejorar los espacios portuarios dependerán de la naturaleza del propio puerto, su actividad mercantil y del tipo de incidente, natural o provocado, que requerían de acciones técnicas contundentes para conseguir "sanear el recinto portuario" de cara a conseguir mayores beneficios. Se trata de dos prácticas distintas: una de ellas implica la obtención de nuevos suelos a partir de los cauces de los ríos o del mar, utilizables fundamentalmente en la creación de nuevos asentamientos urbanos, o en la agricultura. La otra práctica se refiere a la restauración a un estado más natural de los suelos afectados anteriormente por alguna catástrofe ecológica (como puede ser la contaminación, la deforestación o la salinización), que los había hecho inutilizables. Así aparecen los "polders"[31] u otras formas para ampliar los espacios como los denominados "land reclamation" o "wetland reclamation", y también nuevas técnicas de drenaje,[32] molinos de marea, diques, presas, canales y esclusas, estas últimas generalmente de madera.

En los puertos del norte estas actuaciones se realizaron a instancia de las autoridades civiles o eclesiásticas para satisfacer las demandas de las ciudades emergentes como Gante, Brujas e Ypres, recuperando paisajes naturales completos, transformándolos en un paisaje de explotación dinámica.[33] En este sentido abunda Frédérique Laget, señalando que las villas portuarias flamencas dependieron en gran medida de sus comunidades marineras, especialmente ligadas a la pesca del arenque, pero, que también estuvieron fuertemente implicadas en la gestión comercial y portuaria, conservando cierta

29. Stephanie S. Hartmann, *Wetland Reclamation in England: Medieval Risk Culture and the 1396. Commission of Sewers for Pevensey Levels*, University of Waterloo, Ontario, 2017, p. 44.

30. John Blair (ed.), *Early Medieval Water Management*, Oxford University Press, Oxford, 2007, especialmente los capítulos referidos a los puertos ingleses escritos por M. Gardiner y S. Ripson.

31. Stéphane Curveiller, *Dunkerque, ville et port de Flandre à la fin du Moyen Age: A travers les comptes de bailliage de 1358 à 1407*, Presses Universitaires du Septentrion, Lille, 1995, p. 26-28. Ver también: F. Suykens; G. Asaert; A. de Vos; A. Thijs; K. Veraghtept, *Antwerp, A Port for All Seasons*, MIM Publishing, Amberes, 1986, p. 115-123.

32. Maik-Jens Springmann, "Developments in Harbour construction, infrastructure and topography on the eve of the early modern age (1459-1600)", *Archaeologia Baltica*, 23 (Lithuania, 2016), p. 251.

33. Los Condes de Flandes encabezaron esta revolución dotando a los señores feudales de tierras, mientras que las abadías se instalaron deliberadamente en tierras marginales de todo Flandes. P. De Smedt; M. van mirvenne; D. Herremans; J. de reu; T. saey; E. Meerschman; P. Crombé; W. de clercq, "The 3-D reconstruction of medieval wetland reclamation through electromagnetic induction survey", *Scientific Reports*, 3 (En línea, 2013), Article number: 1517. https://www.nature.com/articles/srep01517.

autonomía y poder de decisión toda vez que participan del *echevinage*.[34] El ejemplo más significativo es el puerto de Brujas, donde la esclusa y los muelles seguían siendo propiedad de esta ciudad.[35]

Estas técnicas aplicadas desde el siglo xi en los denominados Países Bajos parecen trasmitirse de Norte hacia el Sur en el siglo siguiente y hasta el xiv, cuando se diseñan diques, canales y esclusas en el espacio portuario de Dunkerque.[36] Y, probablemente, se irradiará desde allí a los espacios escoceses e ingleses a través de los contactos entre estos puertos y los de Normandía,[37] así como la presencia de la Hansa en Londres[38] y la llegada masiva de, italianos, franceses, portugueses y españoles al Támesis.

En los puertos ingleses las innovaciones responden, en su mayor parte, a los intereses de la nobleza o de instancias privadas como las comunidades mercantiles y religiosas.[39] De hecho, los intereses entre los puertos de realengo y los nobiliarios eran contrapuestos y se hacían la competencia. Así, a finales del s. xiii, la ría que conectaba Exeter con el mar fue, primero, canalizada por la condesa de Devon, Isabella de Fortibus y, tras ello, el canal fue bloqueado por Hugh Courtenay, sucesor de Isabella, para convertir el puerto de Topsham, situado a la entrada del canal, perteneciente a los condes de Devon, en

34. Fédérique Laget, "La mer dans la cité: les gens de mer des villes portuaires dans la Flandre des duc de Bourgogne", *Gens de mer. Ports et cités aux époques ancienne, médiévale et moderne*, Eric Guerber, Gérard Le Bouëdec, Presses Universitaires de Rennes, Rennes, 2013, p. 75 y ss. Ver también Marc Ryckaert, "La gestion des ports flamands au Moyen Âge", *I porti come impresa economica, Atti della XIX settimana di studi dell'Istituto Internazionale per gli Studi Economici «F. Datini»*, Simonetta Cavaciocchi (ed.), Le Monnier, Florencia, p. 347-368. El autor explica con claridad meridiana la implicación de las autoridades municipales en la gestión portuaria en "el corazón de las aguas": esclusas, muelles, grúas y todo tipo de utillajes. También organizaron los servicios portuarios, control portuario y reglamentó la vida profesional: guildas, estibadores y barqueros.

35. Jan Dumolyn, Ward Leloup, "The Zwin...", p. 199.

36. Stéphane Curveiller, *Dunkerque, ville...* En el siglo xiv había tres esclusas en Dunkerque.

37. Laurence Jean Marie, "Close relations? Some examples of trade links between England and the towns and ports of Lower Normandy in the thirteenth and early fourteenth centuries", *Anglo-Norman Studies, Proceedings of the Battle Conference*, Lewis, C. P. (dir.), 2009, Boydell Press, London, 2010, p. 96-113. La autora realiza un exhaustivo estudio sobre el comercio entre los puertos normandos y los ingleses. Destaca el transporte y comercio de piedra procedente de las canteras normandas destinadas a la construcción de edificaciones urbanas y portuarias en Inglaterra. Sobre el comercio de piedra ver: Lucien Musset, "La pierre de Caen, extraction et commerce, XI'-XV' siecles", Odette Chapelot *et. al.* (eds.), *Pierre et métal dans le bâtiment au Moyen Age*, Éditions de l'École des Hautes Études en Sciences Sciences Sociales, Paris 1985, p. 219-35.

38. Gustav Milne, Gustav Milne, *The Port of Medieval London*, London, Tempus, 2004; ver del mismo autor: *The Growth of London as a Port from Roman to Medieval Times.* Congreso en línea en *Gresham College:* https://www.gresham.ac.uk/lectures-and-events/the-growth-of-london-as-a-port-from-roman-to-medieval-times.

39. Gustav Milne, *The Port of Medieval...*, p. 18, 67, y ss., Maryanne Kowaleski, "Port labor in medieval England", *The Sea in History: The Medieval World*, Michel Balard; Christian Buchet (eds.), Woodbridge, Boydell Press, 2017, p. 621.

el antepuerto de Exeter. Hugh Courtenay mandó construir un muelle con su grúa y obligó a todos los mercaderes a cargar y descargar sus mercancías allí. A pesar de esto, Exeter tuvo un bailío en Topsham, desde principios del s. xiv, encargado de recoger los derechos aduaneros que les correspondía por un privilegio de Eduardo I.[40] En otros casos, las instituciones religiosas también financiaron la construcción de muelles y otras instalaciones como sucedió en Bristol.

Por su parte, las autoridades municipales también se ocuparon del mantenimiento y construcción de las infraestructuras. En 1412 el puerto de Hythe, viendo la necesidad de limpiar su canal portuario se contrató a un maestro de diques holandés para estudiar la situación y hacer una nueva compuerta. Este maestro supervisaría la contratación y el trabajo de obreros para cavar y dragar casi tres millas de canales, en un intento de despejar el puerto de los bancos de piedras que bloqueaban el acceso, y la construcción cinco diques. Hythe siguió la iniciativa de su puerto vecino, New Romney, que catorce años antes trajo a un maestro flamenco para levantar una esclusa, necesaria para asegurar que el canal que va del mar a la ciudad permaneciera navegable.[41] Asimismo, en Winchelsea se menciona "la zanja de la ciudad", en realidad una marisma, que era un canal que cruzaba la ciudad y drenaba en el mar. La técnica referida para su construcción parece responder a los estándares holandeses.[42]

En Inglaterra, la construcción de espigones, diques, muelles, embarcaderos, almacenes públicos, casas de peso y otras instalaciones portuarias corrió por cuenta de la financiación local y privada, en especial por parte de los mercaderes, que construyeron muelles de madera y piedra, embarcaderos en el frente marítimo de los puertos, como si fuera de su propiedad. Desde mediados del siglo xv, los municipios ingleses comenzaron a controlar estos proyectos particulares a cambio de tener que sostener el gasto con impuestos especiales, como sucedió en Hull en 1443[43] o con la construcción de un dique y un canal en Sándwich a finales del siglo xv.[44]

40. Henry S. Cobb, "Local Port Customs Accounts prior to 1550", *Prisca Munimenta. Studies in Archival and Administrative History,* Felicity Ranger (ed.), Londres, University of London Press, Londres, 1973, p. 223.

41. Maryanne Kowaleski, *Port labor in medieval...*, p. 621.

42. Thomas Dhoop, *Shaped by Ships and Storms: A Maritime Archaeology of Medieval Winchelsea* (Tesis doctoral), University of Southampton, 2016, p. 123. Tesis en línea: https://eprints.soton.ac.uk/404144/1/Dhoop%25202016%2520Shaped%2520by%2520Ships%2520and%2520Storms%2520A%2520maritime%2520archaeology%2520of%2520medieval%2520Winchelsea%2520-%2520Volume%25201.pdf

43. *Wendy R. Childs*, *The Trade and Shipping of Hull, 1300-1500*, East Yorkshire Local History Society, Hull, 1990.

44. Dorothy Gardiner, *Historic haven: the story of Sandwich*, Pilgrim Press, Derby, 1954.

En Escocia, las instalaciones portuarias eran muy sencillas, solo fondeaderos al menos hasta el siglo XV.[45] En 1394, el convenio entre los vecinos y el abad de Arbroath para la construcción de un muelle de piedra y madera está lejos de ser lo habitual. En 1465, se concedieron los permisos para iniciar los trabajos de construcción del puerto de Blackness. Las instalaciones del puerto de Perth fueron muy débiles hasta que se construyó un nuevo muelle en el siglo XVI.[46] El puerto de Dundee poseía instalaciones portuarias para cuyo mantenimiento los navíos que entraran en el puerto debían pagar cierta cantidad para el mantenimiento del muelle, aunque a mediados del siglo XVI estaba en muy mal estado. En Aberdeen se documenta un muelle de madera y un cay a partir de 1398. A finales del siglo XV, se levantó un nuevo muelle que disponía de un sistema defensivo. En Glasgow, el puerto medieval se situaba al fondo de la ría Clyde, sobre un puente que hacía las veces de muelle. La localización de los puertos del siglo XV se volvió obsoleta a medida que el burgo se expandía. En el siglo XV, se encontraba en el cruce de Old Wynd y Trongate, pero en 1588, el concejo decidió que había que reubicarlo más al Oeste, en el cruce de las calles Stockwell y Trongate, aprovechando el estado ruinoso del muelle medieval y las necesidades creadas por el crecimiento del burgo. En Leith, se documenta en 1457 un muelle que había recibido graves daños. Las instalaciones portuarias fueron más pobres que los muelles. En cualquier caso, ningún puerto escocés dispuso de grúas u otras instalaciones más complejas, sin embargo, en Leith se construyó un edificio en 1434 destinado a servir de residencia regia y almacén.[47]

En algunas ocasiones, en áreas arenosas y propensas a las inundaciones, se requerían intervenciones concretas: drenajes, contención de las aguas; como fue el caso de aquellos puertos situados al norte de Bayona hasta el área del Loira,[48] o por las inundaciones que se produjeron en Londres. Otros ejemplos, en Brest y La Rochelle emplazados en una bahía o una cala, se realizaron tareas de contención de los arenales y dunas. Sin embargo, en otros enclaves, puertos de río como Ruán, las intervenciones tendrán que ver con organi-

45. Bruce, CAMPBELL, "Benchmarking medieval economic development: England, Wales, Scotland, and Ireland, circa 1290", *Economic History Review*, 61/4 (Hoboken, 2008), p. 896-945.

46. David BOWLER, *The Origins of Perth: A Medieval Royal Burgh,* Perth and Kinross Heritage Trust, Perth, 2006.

47. David DITCHBURN, *Scotland and Europe: the Medieval Kingdom and its Contacts with Christendom, 1214-1560: Volume I: Religion, Culture and Commerce,* Tuckwell Press, Linton, 2000, 524.

48. El conjunto constituido por el estuario del Loira y su marco de taludes se caracteriza por la lucha del río con la marea, las salinas, las marismas y las praderas inundables (Jacques GRAS, "L'estuaire de la Loire: une étude générale d'environnement", *Norois*, 109, Janvier-Mars (1981), p. 5-30; doi: https://doi.org/10.3406/noroi.1981.3941; Ver también: Mathias TRANCHANT, "Les ports maritimes en France au Moyen Âge", *Ports maritimes et ports fluviaux au Moyen Âge*, Publications de la Sorbonne, París, 2005, p. 23-24.

zación y gestión de los muelles del canal del Sena, lo que se ha denominado especialización de los muelles, en el que se observa la gestión de la ciudad, los monasterios y los arrendamientos privados.[49]

Pero la lucha contra los arenales, humedales y otros agentes nocivos continúa hacia el sur francés y la Península Ibérica. En el Golfo de Vizcaya, la lucha encarnizada de las ciudades de Burdeos y Bayona con las dunas. En Burdeos para el siglo xiii el puerto interior ya no es útil. Entrado el siglo xiv, se redujo el ancho de los muelles al acercar las paredes de la nueva muralla al río desde la puerta de Sainte-Croix. En Bayona el problema es claro a la entrada al puerto que, ofrecía graves dificultades a los navíos atlánticos, dado que el río Adour tenía importantes inconvenientes para la navegabilidad desde el mar hasta la ciudad. Se imponía una solución drástica si se quería devolver al puerto de Bayona la funcionalidad e importancia que siglos atrás había tenido, especialmente en los siglos xii, xiii y xiv.[50]

A principios del siglo xv la salida por las proximidades de Capbreton se complicaron y el río prolongó su curso más hacia el norte donde encontró una salida al mar. La causa de este fenómeno tan excepcional pudo ser una gran tempestad o marea, o la combinación de ambas. Como consecuencia se formó un brazo secundario que se dirigía hacia el Norte hasta el lugar conocido actualmente como Boucau Vieux, lo que provocó el descenso del nivel de las aguas en las zonas comprendidas entre Capbreton y Bayona. Poco después, se formó una tercera desembocadura de manera temporal entre Boucau Vieux y Capbreton, que se cerró por sí misma. La solución se encontró ya en el siglo xvi mediante la excavación artificial del cordón de dunas que separaba el curso del río del mar.[51]

En los puertos del Norte peninsular la lucha por controlar los arenales no fue menor, se encauzaron estuarios, se construyeron muros de contención, se instalaron artilugios para frenar el avance de los arenales. El puerto de San Sebastián, en los primeros tiempos de la villa, comprendía toda la bahía de la Concha, resguardado por la Isla de Santa Clara, pero su escaso calado impedía la aproximación de los grandes navíos, por lo que se planteó la construcción

49. Philippe Cailleux, "Activités portuaires et espace urbain à Rouen aux derniers siècles du Moyen Âge", *Ports maritimes et ports fluviaux au Moyen Âge*, Publications de la Sorbonne, París, 2005, p. 183-194. Especialmente, p. 184-188.

50. Michel Bochaca, "El control del puerto de Burdeos y de su tráfico mercantil del siglo xiii al xv", *Ciudades y villas portuarias del atlántico en la Edad Media*, Jesús Ángel Solórzano Telechea; Beatriz Arízaga Bolumburu (eds.), Instituto de Estudios Riojanos, Logroño, 2005, p. 91-114.

51. Michel Bochaca; Beatriz Arízaga Bolumburu, "La ciudad y puerto de Bayona. De los orígenes hasta la nueva desembocadura del Adour en el siglo xvi", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 7 (San Sebastián 2012), p. 86-87.

de un muelle acondicionado para ellos.[52] Las primeras instalaciones se documentan en el siglo xiv, en 1318, cuando aparece señalizado el tránsito a seguir por los barcos hasta el interior de la bahía por medio de boyas, evitando los bancos de arena.[53] Tras esto se procedió a la construcción de embarcaderos de madera, que permitieran a los barcos llegar hasta la costa. La construcción del puerto de la Concha atravesó por varias etapas. En 1440, comenzaron las primeras obras de construcción, con un presupuesto que se mostró insuficiente, lo que obligó a la villa a solicitar licencia para poder cobrar un canon a los barcos que entrasen en la bahía para sufragar los gastos de las obras en 1463.[54] Con esta financiación se levantaron nuevas infraestructuras, que consistieron en un muelle paralelo al monte Urgull, cuya entrada quedaba abierta y expuesta al mar. Tras la construcción la cofradía de Santa Catalina se encargó de su mantenimiento y ampliación,[55] ya que el cay y muelle de San Sebastián se quedaban pequeños para acoger a las embarcaciones que arribaban a la villa, por lo que se obligó a los barcos pequeños a que dejaran espacio a los grandes.[56] Entrado el siglo xvi, se construyó un nuevo puerto, prolongando el viejo muelle, haciendo que su extremo se curvara para proteger la entrada y se levantó un segundo muelle.

Así, en el canal y ría de Bilbao se inició una lucha encarnizada con su temida barra de Portugalete, y la escasa profundidad de la ría bilbaína, lo que elevaría de categoría al puerto de Portugalete, ahora principal puerto de descarga, por la inviabilidad del puerto de la villa bilbaína. En los puertos de Lequeitio y Bermeo, las barras situadas a las entradas de sus puertos también fueron objeto de tratamiento, mediante la construcción de muros de contención y muelles.[57] Es precisamente en estas intervenciones donde participan los técnicos holandeses liderando el cambio de perfil de los espacios portuarios. En Bilbao, mediante contratación de maestros holandeses[58] y en

52. Lorena Fernández González *et. al.*, "San Sebastián-Donosti. Villa portuaria y atlántica en la Edad Media", *Litoral Atlántico,* 3 (En Línea, 2001), p. 54-68.

53. Soledad Tena García, "Orígenes y florecimiento", *San Sebastián. Un viaje a través de su historia*, José María Usain Azpiroz, Nerea, San Sebastián, 2016, p. 20.

54. *Colección documental del Archivo Municipal de Lequeitio. Tomo I. (1325-1474),* Sociedad de Estudios Vascos, San Sebastián, 1992, p. 183.

55. José Damián González Arce y Joaquín Gil Sáez, "El puerto de San Sebastián y su cofradía de pescadores de Santa Catalina", *Revista Transportes, Servicios y Telecomunicaciones,* 21 (Madrid, 2011), p. 91.

56. José Ignacio, Erkoreka Gervasio, *Análisis histórico-institucional de las cofradías de mareantes del País Vasco*, Gobierno Vasco, Vitoria, 1991, pp. 461-477.

57. Ana María Rivera Medina, *Bermeo, un puerto, una historia*, Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 1997, p. 31-32; de la misma autora, *Estudio Histórico del Puerto de Lekeitio*, Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2008, p. 51.

58. Ana María Rivera Medina, *Ports in the Medieval European Atlantic. Shipping. Transport and Labour,* Baydell & Brewer, Woodbridge, 2001; Amélia Polónia da Silva y Ana María Rivera Medina

Lequeitio, la existencia de un muelle denominado de los holandeses tendría tres explicaciones: el nombre "Holandaco Molla", podría hacer referencia al muelle donde atracaban los barcos holandeses, que su fábrica se habría ejecutado con técnicas propias del norte o que sería obra de un maestro holandés.[59] Para hacer frente a estos gastos, los concejos optaron por diversas fórmulas: repartimientos, imposición de sisas, derramas, arrendamientos, entre otros, que sólo aparecen documentados a partir de la segunda mitad del siglo xv.

En las "Cuatro villas de la Costa de la Mar", la ausencia de estructuras portuarias fue generalizada hasta bien entrado el siglo xv.[60] Los vecinos de estas villas apenas interrumpieron las naturales disposiciones de la costa, con frágiles trabajos de acondicionamiento en los varaderos. Por este motivo, los informes sobre los efectos del mar en la costa son dramáticos y ayudaron a razonar la necesidad de construir muelles en las villas. Sus habitantes intentaron contener el avance de los arenales, especialmente en Santander, que invadían su concha a través de artilugios de madera, especie de enrejado de madera, fábrica local, instalado sumergidos en la entrada del puerto, de escaso efecto y elevado esfuerzo y costo.[61] El coste de las obras portuarias extendía en el tiempo las duraciones de los trabajos. En el puerto de Laredo, se proyectó construir un cay en 1448 para poner remedio a las inundaciones que provocaba el mar, pero quedaron paralizadas con la muerte de Juan II, retomadas en 1460 y de nuevo estancadas en 1474.[62] En 1489, el concejo de Laredo decidió retomar el proyecto del cay con un gran optimismo, pues pretendían levantar un cay

> el mejor que aya en toda la costa y que tiene para ello aparejos, de aver pennas e piedras lo que sea necesario y muy buen cimiento sobre que se pueda fundar e que así fecho puedan estar dentro de él dozientas fustas

(eds.), *La construcción-reconstrucción de un espacio portuario. El canal y ría de Bilbao en los siglos xiv-xv. La gobernanza de los puertos atlánticos, siglos xiv-xx*, Casa de Velázquez, Madrid, 2016, p. 171-191.

59. Ana María Rivera Medina, "Los espacios portuarios vizcaínos: mutaciones y adaptaciones de los puertos vizcaínos, Siglos xiv-xvi", *CEM. Cultura, Espaço & Memória* 4, (Porto, 2014), p. 51-69.

60. Jesús Ángel Solórzano Telechea, "La influencia del mar en la conformación de los puertos de la 'Marisma e Costera de España en la Baja Edad Media'", *De mar a mar: los puertos castellanos en la Baja Edad Media*, Eduardo Aznar Vallejo y Roberto J. Zalacaín (eds.), Universidad de La Laguna, La Laguna, p. 59-92. Jesús Ángel Solórzano Telechea, Fernando Martín Pérez y Amaro Cayón Cagigas, "«Grant fortuna del mar»: construcciones portuarias y espíritu emprendedor en las villas portuarias de la España Atlántica en la Edad Media", *Evolução da paisagem urbana. Transformação morfológica dos tecidos históricos*, María do Carmo Franco Ribeiro y Arnaldo Sousa Melo (coords.), CITCEM-Pesquisar Publicações da Editora, Oporto, 2013, p. 245-272.

61. Jesús Ángel Solórzano Telechea, "Santander, puerto atlántico medieval", *Santander: puerto, historia, territorio,* Autoridad Portuaria de Santander, Santander, 2011, p. 93-126.

62. AHPC, sección Laredo, leg. 61-2.

y más, para se poder reparar a todas las fortunas e muy buen lugar para después de fecho se conservar para adelante.[63]

En 1494 el proyecto volvió a pararse y se reabrió en 1498, aunque con menos pretensiones,[64] pues el concejo solo aspiraba a construir un muelle de treinta brazas a construir en los siguientes tres años. Otro problema al que hubo de hacer frente el concejo de Laredo fueron los fraudes de los maestros de obra. Martín Sánchez de Ampuero, cantero, maestro de obras y vecino de San Sebastián, usurpó una gran cantidad de dinero al concejo debido a que utilizó materiales de mala calidad, por lo que tuvo que detener las obras para ser revisadas por una comisión de maestros de cantería.[65] Tanto los maestros de obra, como los regidores defraudaban y desviaban los dineros del cay "para otras que ellos quieren", tal como denunciaban los canteros laredanos Pedro Sánchez de Bercedo y Ruy Martínez de Barana, quienes se lamentaban de que la obra del cay "no se puede faser tan presto como era menester" por este motivo.[66] Finalmente, las obras duraron hasta 1523, dando lugar a lo que se llamó "el cay viejo" de Laredo.[67]

Una de las infraestructuras que sobresale en la costa cantábrica son las atarazanas de Santander, que tradicionalmente se habían datado a partir del último cuarto del s. xiv, asociadas a la victoria castellana de la batalla de La Rochelle de 1372. Sin embargo, el análisis cruzado de nuevos datos de fuentes modernas con los medievales, concluyen que las atarazanas de Santander pudieran haberse levantado en los años cuarenta del s. xiii, contemporáneas de la conquista de Murcia y Sevilla.[68]

Sin embargo, en la actualidad conocemos que la construcción de las atarazanas santanderinas coincidió en el tiempo con la erección del monasterio de San Francisco extramuros de la villa,[69] pues en el *Inventario de las escrituras y papeles del Archivo del convento franciscano* de Santander de 1772 figuraba una "Real Cédula de Alfonso IX por la que concedía a Fray Francisco de Asís la teja de sus Tarazanas para la fábrica del convento que intentaba fundar",[70] noticia que se repite en un libro de misas del monasterio:

63. AGS, RGS, Cámara Castilla, Memoriales, ff. 148-9.

64. AGS, RGS, vol. XI, f. 353; AGS, RGS, vol. XV, f. 6.

65. AGS, RGS, vol. XV, f. 62.

66. AGS, RGS, 1503, 11, 09.

67. AHPC, Laredo, Leg. 10-3, Fols. 23 y 24.

68. Jesús Ángel Solórzano Telechea, *Santander en la Edad Media: patrimonio, parentesco y poder*, Universidad de Cantabria, Santander, 2002, p. 216.

69. Sobre el edificio de las atarazanas de Santander, ver José Luis Casado Soto, "Reconstrucción de las Reales Atarazanas de Galeras de Santander", *Anuario de Estudios Marítimos Juan de la Cosa*, V (1983), 9-84.

70. José Mª Alonso del Val et alii, *San Francisco. De convento a parroquia*, Ayuntamiento de Santander, Santander, 1994, 19.

> Se asegura que el rey D. Alonso el noveno [Alfonso VIII], contemporáneo de nuestro santo patriarca, despachó en la ciudad de Burgos una real cédula, en que mandaba a los interventores de la fábrica de las galeras de S.M. en esta ciudad, villa entonces, dicen a fray Francisco de Asis la teja de sus tarazanas para la fábrica de el convento que intentaba fundar. Esta cédula despareció en tiempo de la peste general de España o la llevaron los claustrales.[71]

La fecha más temprana de la existencia documentada de este monasterio nos ha llegado por la inscripción de una lápida que existía en el lado del Evangelio de la iglesia, fechada el seis de junio de 1265.[72] En consecuencia, podemos afirmar que el edificio de las primeras atarazanas de Santander tuvo que ser coetáneo o poco anterior al de los franciscanos, en torno a mediados del s. xiii.[73]

Por otra parte, en ambos documentos se cita que la orden regia de donar la teja de las atarazanas al monasterio provino de Alfonso VIII, a quien siguiendo la tradición de la *Crónica General de España* denomina Alfonso IX. Sin embargo, no hay prueba documental alguna que evidencie ningún encuentro entre miembros de la orden franciscana y Alfonso VIII.[74] Desde luego, la fecha de 1214 es demasiado temprana para la erección del monasterio franciscano con la teja de las atarazanas, por lo que, posiblemente, la orden tuvo que ser dada por Alfonso X desde Burgos y tuvo que producirse en alguna de las estancias del rey en Burgos entre 1254 y 1257, fechas en las que las atarazanas de Santander ya debían de estar levantadas.[75] Las atarazanas de Santander eran la única instalación que reunía los requisitos técnicos y materiales para construir las naos y galeras de guerra que las villas de la Marisma de Castilla debían aportar a la flota del rey, tal como se documenta en 1245 y 1248 para la toma de Cartagena y Sevilla.[76]

En general, en el Principado de Asturias apenas existieron infraestructuras portuarias hasta el siglo xvi. Los puertos medievales asturianos eran

71. Libro de misas del convento de San Francisco de Santander. Siglo xviii. Fondo C.E.M., Archivo Histórico Provincial. Santander, f. 1.

72. "*aquí yace doña Juana de la Torre, mujer de don Pedro de Cruceno, era de 1303, a seis de junio*". Juan de Castañeda, op. cit. 65

73. En 1217 se creó la "Provincia franciscana de España". Fidel Revilla García, "El franciscanismo en la Castilla del siglo xiii", *Anuario de Estudios Medievales,* 27 (Barcelona, 1997), p. 286.

74. María del Mar Graña Cid, "The Mendicant Orders and the Castilian monarchy in the Reign of Ferdinand III", en Francisco García Serrano, *The Friars and their Influence in Medieval Spain,* Amsterdam University Press, Amsterdam, 2018, p. 63.

75. Alfonso X estuvo aposentado en Burgos entre el 22 de septiembre de 1254 y el 1 de marzo de 1255, entre el 22 de octubre y el 6 de noviembre de 1255, el 16 de mayo de 1256 y entre el 23 de agosto y el 12 de noviembre de 1257.

76. Jesús Ángel Solórzano Telechea, *Colección…,* doc. 135.

embarcaderos primitivos, que aprovechaban las playas y se solían incurvar para crear un abrigo parcial frente a los temporales más intensos. Los barcos se inmovilizaban por fondeo mediante ancla, sin amarrarse a ningún muelle y los bateles actuaban de intermediarios entre el barco y la villa. Una excepción en este panorama era Avilés, donde en 1488 se nos informa de que la villa tenía un cay "desde tiempo imemorial" en la ría, pero debido a que estaba derruido, se había taponado la entrada de los barcos por la canal y ría hasta la villa, por lo que el concejo solicitó una licencia para acometer las obras de reparación de la barra del puerto, lo que resultaba vital para mantener la economía portuaria.[77] La escasez o el mal estado de las infraestructuras portuarias fue la tónica de los puertos asturianos hasta el siglo XVI, cuando parece que debió incrementarse el volumen de mercancías a mover y se imponía la necesidad de construcción de obras de atraque.[78]

Los puertos gallegos ofrecían abrigo a las embarcaciones gracias a sus excelentes condiciones naturales, por lo que no necesitaban infraestructuras sólidas que los protegiesen, a diferencia de los puertos del Cantábrico. Por lo general, las instalaciones portuarias quedaban reducidas a una playa o arenal, próximo a los arrabales de las villas, donde arribaban las embarcaciones más pequeñas, mientras los navíos se quedaban en los fondeaderos a poca distancia.[79] En algunos casos, los fondeaderos no eran profundos, por lo que para evitar que los navíos encallasen, se alejaban hacia el exterior de las rías. Así sucedía en Padrón, puerto de Santiago de Compostela, que estaba situado en la ría de Arosa, la cual era bastante peligrosa para las embarcaciones debido a la escasez de su calado.

En el litoral portugués, Oporto, dependiente de su río, tenía un régimen completamente distinto. Los márgenes, salvo en el tramo junto a la ciudad y la muralla, no eran aplanados por obras humanas y se entrelazaban por playas y meandros, aprovechados para actividades fluvio-marítimas y portuarias, que servían como base de pequeñas flotas de pesca, lugares de secado de pescado en varas, anclaje de embarcaciones, construcción naval, pequeños muelles naturales o resultantes de obras rudimentarias. Las diferencias de caudal hacían que el Duero fuera navegable —redirigiendo al tránsito hacia arriba y hacia

77. Eloy Benito Ruano, *Colección diplomática del Archivo del Excelentísimo Ayuntamiento de Avilés*. Ayuntamiento de Avilés, Avilés, 1992, p. 206.

78. Marta Álvarez Carballo, "La construcción de infraestructuras portuarias en Asturias durante el siglo XVI: el caso de Llanes", *Construir la ciudad en la Edad Media. Nájera. Encuentros Internacionales del Medievo*, Jesús Ángel Solórzano Telechea, Beatriz Arízaga Bolumburu (eds.), Instituto de Estudios Riojanos, Logroño, 2010, p. 111-123.

79. Elisa Ferreira Priegue, *Galicia en el comercio marítimo medieval*, Fundación Pedro Barrie de la Maza, La Coruña, 1988.

las economías agrícolas de la "provincia" del Duero— durante siete a ocho meses (las paradas se debían a los secos del estío ya las inundaciones invierno), y las mareas hacían sentir sus efectos hasta cerca de 33 km de fondo. El tránsito de embarcaciones oceánicas de medio y gran porte era posible casi en permanencia entre la desembocadura y la ciudad, aunque los buques de mayor calado, dependiendo de las estaciones del año, debían anclar en el eje del río.

En este caso es evidente la lucha del puerto con su barra y rocas. La barra y, sobre todo, la constatación del valor del tránsito marítimo para la economía de la ciudad, determinaron el primer gran programa de mejoras materiales, para mitigar esos trastornos y garantizar la seguridad de la navegación.[80] Y es en este momento cuando se advierte la presencia de especialistas genoveses en las obras portuarias. Sin duda alguna, la aparición de mercaderes italianos en los puertos portugueses marcará la influencia de sus técnicos en las obras portuarias.[81] Ahora bien, la influencia y actuación de maestros ligures y genoveses también trasciende al espacio inglés, especialmente participando en la construcción de puentes y obras portuarias.[82]

Siguiendo hacia el Sur, es difícil reconstruir la apariencia de un puerto importante como el de Lisboa a través del largo y fructífero milenio que abarca la Edad Media. La diversidad de las vistas del siglo xvi sugiere que los puertos portugueses pueden haber estado siempre llenos de pequeñas embarcaciones, barcos de tamaño mediano, y desde finales del siglo xiv, algunos grandes buques mercantes provenientes del Mediterráneo y de los centros comerciales del Atlántico norte. Ubicada en el nexo entre el Atlántico y el mundo mediterráneo, la costa portuguesa sirvió como plataforma donde se desarrollaron e implementaron nuevos barcos, ideas y técnicas de navegación, haciendo posibles los viajes de exploración del siglo xvi, junto con la constante mejora de la larga mar de tres y cuatro palos de la era moderna

80. Amândo Barros, "*A construção de um centro portuário atlântico: O Porto nos séculos xv e xvii", La gobernanza de los puertos atlánticos, siglos xiv-xx*, Amélia Polónia da Silva y Ana María Rivera Medina (eds.), Casa de Velázquez, Madrid, 2016; ver también Helena Regina Lopes Teixeira, "O papel das estruturas portuárias no desenvolvimento urbano das cidades costeiras Euro-Atlânticas: O exemplo do Porto no início da idade Moderna", Amélia Polónia da Silva y Ana María Rivera Medina (eds.), Casa de Velázquez, Madrid, 2016, p. 220 y ss.

81. Amândo Barros, *Porto: a construção de um espaço marítimo nos alvores dos tempos modernos,* vol. 1, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Oporto, p. 387.

82. El enraizamiento de las comunidades mercantiles genovesas en Inglaterra y Flandes se consolidó aún más durante el siglo xiv, convirtiendo los puertos del norte en el destino preferido de la mayor parte del tráfico comercial controlado por los mercaderes de Liguria, e incluso provocó cambios en la red de puertos locales, determinada por la necesidad de proporcionar un atraque adecuado a los buques, cuyas dimensiones aumentaban constantemente. Enrico Basso, "Les flottes génoises dans l'Atlantique (Angleterre - Flandre), xiie-xve siècles", *The Sea in History: The Medieval World*, Michel Balard; Christian Buchet (eds.), Woodbridge, Boydell Press, 2017, p. 231.

temprana, recibiendo influencias de ambos "mundos", tanto mediterráneas como atlánticas.[83] Lisboa estaba emplazada en un alto monte junto al río Tajo. Frente a la ciudad, hay un gran estuario, donde podían anclar hasta quinientas naves, según nos informa el cronista Fernâo Lopes, además de fondear en otros puertos menores de su término o, incluso, en los de la orilla sur como Montijo, Almada y otros centros de la ribera del Tajo.[84] Lisboa contó con atarazanas tempranamente, pues se datan a partir de 1237, siendo, en consecuencia, contemporáneas de las de Santander y un poco anteriores a las de Sevilla, construidas a partir de 1252.[85] Estas playas y astilleros en la ribera sirvieron hasta 1500 como muelles, cuando se citan por vez primera junto al Paço da Ribeira:

> Mandou fazer de nouo o cães da pedra de Lisboa, & tabuleiros de longo da praia, & chafarifes da cidade tudo de pedra canto. Mandou fazer o terreiro que esta diante dos paços da ribeira de Lisboa que era tudo praia, o que se fez com gram, trabalho, & despessa ate se ganhar ao mar, como agora esta. Começou a casa dalfandega de Lisboa a qual acabou el Rei dom loam seu filho.[86]

En el estuario de Guadalquivir, a una distancia de 100 km de la costa, se encontraba Sevilla, aunque no se trataba del propio puerto hispalense, sino del complejo portuario sevillano, que como centro de las instalaciones portuarias tenía al puerto de Las Muelas, situado en el Arenal sevillano.[87] Este era el puerto como tal, sede y centro comercial por excelencia, que se fue extendiendo hasta la torre del Oro, con sus puntos de embarque, carga y descarga y servicio de barcas. En este amplio complejo los grandes magnates andaluces, tales como los Guzmán (duques de Medina Sidonia), los de la Cerda (condes y luego duques de Medinaceli) y los Ponce de León (marqueses de Cádiz),

---

83. Filipe Castro, "Shipbuilding in Portugal in the Middle Ages", *The Sea in History: The Medieval World*, Michel Balard; Christian Bouchet (eds.), Woodbridge, Boydell Press, 2017, p. 317.

84. "*E portanto viinham de desvairadas partes muitos navios a ella, em guisaa que com aquelles que viinham de fora e com os que no rreino avia jaziam muitas vezes ante a cidade quatrocentos e quinhentos navios de carregaçom; e estavom aa carrega no rrio de Sacavem e aa ponta do Montijo da parte do Rribatejo sasenta e sateenta navios em cada logar, carregando de sall e de vinhos; e por a grande espessura de muitos navios que assi jaziam ante a cidade, como dizemos, hiam ante as barcas d'Almadaa aportar a Santos, que he hu grande espaço da cidade, nom podendo marear per antr'elles*"- Fernao Lopes, *Crónica do rei D. Pedro I*, Éditions du Centre National de la Recherche Scientifique, París, 1985, p. 6-7.

85. Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno, *Las atarazanas de Sevilla*, Universidad de Sevilla/ Ayuntamiento de Sevilla, Sevilla, 2019, p. 29.

86. Damiâo Gois, *Chronica do Felicissimo Rei Dom Emanuel*, Lisboa, 1749, p. 600.

87. Manuel Bernal Rodríguez y Antonio Collantes de Terán Sánchez, "El puerto de Sevilla, de puerto fluvial a centro portuario mundial (siglos xiv-xvii), *I porti come impresa económica*, Simona Cavaciocchi (ed.), Le Monnier, Florencia, 1988, p. 779-824.

eran los propietarios de la práctica totalidad del litoral. Sevilla, por el contrario, fue un bastión del rey frente al asalto de las jurisdicciones señoriales.[88] Y en el extremo del estuario estaba Cádiz que también caerá, desde 1483, bajo el control real. Rodrigo Ponce de León, duque de Cádiz, concedió carta-puebla a Chipiona en 1477, lo que atrajo el interés de los mercaderes, ante lo cual el duque decidió levantar un muelle para proteger los navíos.[89] Por lo tanto, las intervenciones tuvieron que lidiar con los intereses de unos y de otros, así como con la influencia veneciana y genovesa que se extendía por toda la ciudad y su puerto.

4. Ayuda a la navegación: sistemas de señalización

Los sistemas de señalización de los puertos en la Edad Media fueron una herramienta básica para desempeñar las actividades marítimas. Pero ¿qué se entiende por sistemas de señalización? Son todos aquellos elementos que permiten a los navegantes atisbar un puerto e indicar la entrada al mismo. En épocas tempranas supone analizar los diversos métodos utilizados por las poblaciones costeras, que van desde simple marcas de mar para facilitar las entradas a los enclaves, la utilización de hitos o el uso de artilugios que, como las luminarias (teas ardiendo), indicasen a los navegantes la existencia o entrada de un puerto.

Los sistemas de señalización marítima están documentados desde la antigüedad, tal y como puede verse en algunos mapas T en O (Beato de Burgo de Osma), en los portulanos o en literatura clásica.[90] No se puede hablar de una fecha concreta en el comienzo de su uso en los puertos; entendidos estos no solamente como refugio del oleaje, sino como punto fijo de intercambio de mercancías, como una serie de elementos auxiliares, tales como infraes-

88. Manuel González Jiménez y Juan Manuel Bello León, "El puerto de Sevilla en la Baja Edad Media (siglos xiii-xv)", *En las costas del Mediterráneo oriental: las ciudades de la Península Ibérica y del reino de Mallorca y el comercio mediterráneo en la Edad Media*, David Abulafia, Blanca Garí (coords.), Barcelona, Ediciones Omega, 1996, p. 213-237. Pablo E. Pérez Mallaína, "Auge y decadencia del puerto de Sevilla como cabecera de las rutas indianas", *Caravelle Cahiers du monde hispanique et luso-brésilien,* 69, (Toulouse, 1997), p. 15-39.

89. Alfonso Franco Silva, *Estudios sobre ordenanzas municipales (siglos xiv-xvi)*, Universidad de Cádiz, Cádiz, 1999, p. 247-287. Citado por Daniel Ríos Toledano, "Comercio y comerciantes en la Baja Andalucía a fines de la Edad Media. Estado de la cuestión y perspectivas", Jesús Ángel Solórzano Telechea; Fernando Martín Pérez (eds.), *Las rutas de comunicación marítima y terrestre en la Baja Edad Media,* en prensa.

90. Por ejemplo, en la *Biblia*, Jeremías o Isaías, "señal de fuego, señal en la colina"; Esquilo, Heródoto, Tito Livio, el segundo demuestra que estos sistemas se fueron sofisticando: las naves de guerra llevarían una luz y las de transporte dos, y la capitana tres de señalización nocturna: Tito Livio, XXIX, 25, 11, Sobre la invasión de Cartago.

tructuras para mejorar el abrigo frente al oleaje, diques, o construcciones que faciliten el desembarco de personas y mercancías, muelles y pantalanes, o zonas para guardar mercancías, almacenes, o para sacar los barcos a tierra, cabrestantes y varaderos, etc.

Más bien parece que todos estos elementos que caracterizan un puerto fueron apareciendo como un desarrollo lógico en el tiempo que fueron satisfaciendo las necesidades que la actividad marítima exigía. Los pilotos que se aventuraban en el mar debían conocer bien las rutas para llegar al puerto de destino y poder volver al de origen y repetir el viaje, si se volvía a dar la ocasión. En resumen, era necesario tener un dominio geográfico sobre la costa y el mar. En esta evolución lógica se distinguen: la señalización portuaria, los faros costeros, los hitos costeros y las luces de barcos.

Durante la Baja Edad Media existieron sistemas que situados en el interior de las ciudades, oficiaban de hito para orientar a las embarcaciones, ya sea un árbol en lo alto de un monte como sucede en Oporto, la aguja de la torre de una iglesia o mezquita, como algunos autores refieren a la Giralda de Sevilla o la Iglesia de Santa Catalina en la isla de Wight, atalayas como en los puertos del Cantábrico,[91] fogatas en los puertos del mar de Norte, torres de fuego o señales acústicas en los puertos bálticos y del Canal de la Mancha o en La Coruña, o *vippefyr* como en los puertos daneses.[92] El reconocimiento de las marcas en la costa era vital para la navegación de cabotaje y evitar los peligros, pero también era necesario conocer las distancias hasta esos hitos en la costa. Así, los pilotos aprendieron a usar de manera empírica el tamaño relativo de los objetos de la costa: colinas, árboles, casas, personas, animales, para juzgar las distancias entre la costa y el navío. Por ejemplo, de manera aproximada, la parte alta de una colina de 30 metros podía ser visible desde lo alto de un mástil de 15 metros cuando el barco distaba de la costa unas 20 millas.

En la Europa atlántica, a partir del siglo xv, el complemento de los instrumentos de navegación fueron los derroteros o guías de rutas, que contenían abundante información sobre mareas e instrucción de navegación, que incluso incluían dibujos de la costa. Así, nos han llegado el *Libro de Miguel*

91. En 1330, la ordenanza de San Vicente de la Barquera describe las atalayas, que consistían en unas hogueras que, encendidas en el promontorio más alto cercano a la costa, tenían que producir el humo suficiente para ser visto por los barcos. Jesús Ángel Solórzano Telechea. "Las ordenanzas de la Cofradía de Mareantes de San Vicente de la Barquera (1330-1537): un ejemplo temprano de institución para la acción colectiva en la Costa Cantábrica en la Edad Media", *Anuario de Historia del Derecho Español*, 81 (Madrid, 2011), p. 1037.

92. Es una luz basculante. Consistía en una cesta en la que se colocaba madera o carbón. La cesta estaba fijada a una palanca que permitía manipularla según fuera necesario. Era un "balancín" que facilita subir y bajar la canasta: cuando se baja un extremo, el otro se levanta.

de Rodas (1434), *Das Seebuch* en el ámbito hanseático (1474),[93] el *Routier de Pyllotage* de Pierre García (1483), entre otros. Este último proporciona unos detalles muy útiles de los hitos costeros para orientarse y fijar las rutas marítimas, además de dibujos de accidentes geográficos y vistas de la costa, que seguramente formaban parte de los conocimientos transmitidos de un marino a otro durante generaciones y nos ayudan a conocer las técnicas de navegación medievales. Por ejemplo, los derroteros daban listas de faros, monasterios, iglesias, capillas, casas, colinas y promontorios que pudieran ayudar al piloto a ubicarse. El método de ubicación se llamaba enfilamiento, que consistía en observar dos objetos que se hallaran en línea, es decir, uno detrás del otro. La enfilación constituía la línea de posición más exacta de todas, que no requería de ningún instrumento de navegación complejo y servía para indicar el rumbo o dirección a seguir para el paso por una canal difícil, como el estuario del Zwin que conectaba Brujas con el mar. Los elementos de la enfilación podían ser naturales o artificiales. Igualmente, se ofrecían en estas obras instrucciones para entrar en las bahías y los estuarios.[94]

En los puertos Bálticos y los del Mar del Norte, donde la navegación es extremadamente peligrosa por los acantilados, rocas, riscos, arenales y otros obstáculos,[95] la costa se podía identificar a 10 km de distancia a través de dos tipos de técnicas: una línea continua de hogueras y/o antorchas fijas a lo largo del litoral, situadas a cierta distancia la una de la otra, tal como se observa en la *Carta marina* del obispo de Upsala Olaus Magnus, publicada en 1539,[96] y alternativamente instalaciones movibles como los mencionados *vippefyr.* Estas hogueras quemaban principalmente madera, carbón, aunque también se usaban lámparas de aceite y velas, lo que suponía un alto coste de mantenimiento. Sin embargo, con el tiempo, las autoridades lograron obtener beneficio de estos artilugios, ya sea arrendando su gestión o cobrando una tasa por su uso. En otros casos, el mantenimiento de estas luminarias contribuyó a la salvación de las almas, convirtiéndose en una obra pía.

En los puertos del norte, las dificultades para la navegación en la zona son denunciadas por los navegantes y las instituciones religiosas en el siglo xiii, sobre todo, en las zonas de arena movible del fondo marino. Así en 1230, los

93. Walter Behrmann, "Über die niederdeutschen Seebücher des fünfzehnten und sechzehnten Jahrhunderts", *Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft in Hamburg,* 21 (Hamburgo, 1906), p. 63–176.

94. David Watkin Waters, *The Rutters of the Sea,* Yale University Press, New Haven, 1967.

95. Sobre los puertos daneses ver Henning Henningsen, ""Papegeje" og vippefyr. Det danske fyrvresen indtil 1770", *Handels- og fartsmuseet pd Kromborg,* 19 (Árbog, 1960), p. 1-40.

96. Ver la carta marina digitalizada en: https://umedia.lib.umn.edu/item/p16022coll184:7550?facets%5Bcontributing_organization_name_s%5D%5B%5D=University+of+Minnesota+Libraries%2C+James+Ford+Bell+Library.&q=Magnus

dominicos de Lübeck solicitaron al rey danés que estableciera "marcas de mar" para advertir de los peligros a los marinos. Lo cierto es que en un breve espacio de tiempo la costa se jalonó de torres-faros: "Falsterbo hus" y "The Maria Church", Wismar, Warnemünde (Rostock). Sin embargo, el temor a los naufragios es patente y está inscrito en la tradición popular: "Siempre que puedas navega cuando puedas ver y descansa por la noche".[97] A pesar de esta advertencia popular, los barcos solían llevar luminarias, colocadas en la proa y la popa, para marcar su situación durante la noche. Otro sistema apuntado por algunos autores era la emisión de señales sonoras (campanas, cuernos o silbatos) durante días de bruma o niebla, donde cualquier otro medio de señalización se revelaba ineficaz,[98] tal como ocurría en la iglesia de San Olaf de Elsinor. Se construyeron balizas costeras en la cima de las colinas, manipuladas por personal, especialmente capacitado sobre conocimiento de la navegación, para comunicarse con el timonel del barco y mostrar el camino a la entrada del puerto. En el derrotero de Pierre Garcie, hay numerosas referencias a campanarios en la costa. Para adentrarse en la desembocadura del río Zwin para llegar a La Esclusa, por ejemplo, había tres campanarios que guiaban la entrada: la iglesia de Heist, la iglesia de Santa Catalina y la iglesia de Santa Ana.[99]

En las ciudades hanseáticas también se instalaron balizas nocturnas. Estos artilugios requerían de una gran cantidad de mano de obra, mantenimiento y suponían un elevado gasto. Estas ciudades trataron de seguir este desarrollo como en el caso de Wismar, donde se establecieron cuarteles de bomberos, cuernos y campanas para hacer ruido durante la niebla. Un manual de construcción del faro de Skagen brinda una mejor idea de las construcciones en aquellos tiempos. Asimismo, aparecen los faros móviles como el establecido en Pillau en 1497. En mares agitados estas balizas móviles a menudo fueron la única forma de conducir un barco en dirección al puerto. El nuevo proceso también significó cambiar la infraestructura y la topografía de los edificios de las ciudades portuarias. Así, a partir del siglo xv, las agujas de las torres de las catedrales góticas sustituyeron a las iglesias románicas, como puntos de referencia.[100]

97. Ver nota 81.

98. Julio Martínez Maganto, "Faros y luces de señalización en la navegación antigua", *Cuadernos de prehistoria y arqueología*, 17 (Madrid, 1990), p. 75.

99. Michel Bochaca y Laurence Moal (dir.), *Le grand routier de Pierre Garcie dit Ferrande. Instructions pour navigueur sur les mers du Ponant à la fin du Moyen Age*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes, 2019, p. 306.

100. Maik-Jens Springmann, "Developments in Harbour...", p. 246-247.

Asimismo, se construyen torres vigías o torres-faros que, a su vez, oficiaban de pedestal donde se colocaban las hogueras y antorchas.[101] Este tipo de instalaciones se difunden desde los puertos del Norte y también en las costas inglesas desde el siglo ix, pero en este litoral serán los monasterios los encargados de mantener vivo el fuego. Seguramente, la influencia de la Liga Hanseática ayudó a aumentar el número de faros a lo largo de las costas escandinavas y alemanas. Por ejemplo, entre 1299 y 1316, los mercaderes de Hamburgo construyeron una torre de luz en una isla de arena cercana al arrecife de Scharnoon. Pero también la influencia de la Liga se extendería hacia el Oeste y el Sur.

En los puertos sajones, existía un *cottager*, que vivía junto al mar, y su función eran mantener la "guardia del mar" y señalar el acercamiento de un enemigo encendiendo un fuego sobre la colina más cercana. El primer uso registrado de balizas como advertencias en las Islas Británicas se encuentra en la *Orkneyinga Saga,*[102] donde se afirma que el conde de Orkney, en el año 1136, instituyó un sistema de faros de fuego para pasar, de isla en isla, con el fin de tener noticias del acercamiento de los invasores de Shetland y el Norte.[103] Una de las primeras luces documentadas, establecida por una orden religiosa en las Islas Británicas,[104] estaba en Hook Head, en el condado de Wexford, supuestamente el sitio donde los monjes de St. Dubhan establecieron un faro de fuego ya en el siglo v. No hay duda de que la torre que existe hoy en día es la luz operacional más antigua en cualquiera de los cuatro países: Inglaterra, Gales, Escocia e Irlanda, y data de 1245.

Al sur de Irlanda, se documenta la construcción de un faro en Youghal, en 1190, por Maurice Fitzgerald, quien lo puso al cuidado de las monjas del convento de Santa Ana, que él dotó. En Inglaterra, la luz más antigua conoci-

101. Con intención de enfatizar ese desarrollo en altura, en la Edad Media se osciló en presentar estas torres-faro bajo dos formatos: o bien con un perfil escalonado, agregando cuerpos superpuestos, o bien con un perfil recto, de paredes verticales que sólo se interrumpían en una plataforma en el re-mate. El tipo de torre de paredes rectas es la solución más esquemática, y posiblemente la más alejada de la morfología dominante en los grandes faros de la Antigüedad, puesto que tratándose de estructuras de considerable elevación aconsejaban una técnica constructiva resuelta mediante el escalonamiento de cuerpos. Jesús Ángel Sánchez-García, "Desvelando un fantasma. Sobre un mapamundi árabe, la Torre de Hércules y las representaciones de faros en la cartografía medieval", *Memoria y civilización. Anuario de Historia*, 20 (Pamplona, 2017), p. 276.

102. Saga de los Orcadenses, también llamada Historia de los Jarls de las Orcadas, es una narración única de la historia de las Islas Orcadas, Escocia, bajo dominio escandinavo y que relata los hechos más destacables desde la conquista de las islas por Noruega en el siglo ix hasta el año 1200. Anónimo, *Saga de las Islas Órcadas*, trad. Javier E. Díaz Vera, Minotauro Ediciones, Barcelona, 1999.

103. H.T. White, "The beacons system in Kent", *Archaeologia Cantiana*, 46 (Kent, 1934), p. 77-96.

104. La información y localización de estos sistemas está recogida en *Calendar of Close Rolls*, 1350-1500, bajo el término "warning beacons". Existen alrededor de 400 referencias.

da se hallaba en el puerto de Winchelsea en la costa de Kent, erigida alrededor de 1261. Escocia es el centro de una historia en la que el abad de Arbroath estableció una campana de advertencia sobre la roca peligrosa. En Aberdeen, el preboste, ordenó en 1479 reparar las balizas en el puerto, ya que la entrada del puerto era rocosa y muy estrecha.[105] También se instalaron señalizaciones en Leith, cerca de Edimburgo, desde 1522, mientras que la última luz conocida erigida por una orden religiosa en Escocia fue en Aberdeen en 1566.

A fines del siglo xiv, estas luces exhibidas desde las capillas e iglesias en la costa serían sustituidas por los faros, sobre todo, en el atlántico inglés. Un edificio bastante curioso en forma de cohete, ubicado en las llanuras en el punto más al sur de la Isla de Wight, que es el único faro medieval superviviente de Gran Bretaña. Conocido localmente como el "pimentero", se situaba junto a una pequeña capilla u oratorio, donde se ofrecían oraciones por las almas de los marineros fallecidos. El edificio probablemente se completó en 1328, aunque una estructura anterior está documentada en 1312, pero esta fue demolida alrededor de 1547. Este fue erigido por un rico comerciante que fue excomulgado por prácticas ilícitas, Walter de Godeton, quien compró numerosos barriles de vino procedentes de un naufragio. El Papa lo excomulgó debido a que el vino estaba destinado a la Iglesia Católica, y la conducta del comerciante fue considerada como un acto de saqueo y sacrilegio. Como penitencia, Walter de Godeton se vio obligado a construir el Oratorio de Santa Catalina proporcionando un "sacerdote" y estableciendo "una señal en beneficio de los marineros, que se encendiera todas las noches para siempre". Desde 1314 hasta la disolución de los monasterios por Enrique VIII en 1534, la familia de Walter de Godeton mantuvo encendida la oratoria.[106]

La construcción de las torres de las iglesias y faros costeros que ayudaban en la navegación estaba a cargo de los monjes de los monasterios de la costa. Por ejemplo, junto a la capilla de San Aldhelm en Dorset o en la iglesia de San Nicolás a la entrada del puerto en Devon, muy famoso era el faro de Santa Catalina en la isla de Wight, construido tras un naufragio en 1314. Otra de las señales lumínicas medievales más famosas se exhibió desde la parte superior de la iglesia en el Monte de San Miguel en Cornualles. Esta luz se estableció a mediados del siglo xiv, frente al puerto pesquero de Marazion. En el condado

105. David Ditchburn, "Salmon, salt and the internationalization of Aberdeen's economy in the later middle ages", *Las sociedades portuarias de la Europa Atlántica en la Edad Media*, Jesús Ángel Solorzano Telechea; Michel Bochaca; Beatriz Arízaga Bolumburu, Instituto de Estudios Riojanos, Logroño, 2017, p. 49.

106. Ken Trethewey, *Ancient Lighthouses and Other Lighted Aids To Navigation. Pharology*. http://www.pharology.eu/history/britishisles/BR08_beaconsbuoysballastage.html

de Kent, la necesidad de proporcionar seguridad a los navegantes se solventó a través de una ordenanza de 1326:

> El Rey a sus amados y fieles formadores de hombres-en armas, tanto a caballo como a pie, de acuerdo con el Estatuto hecho en Wynton, y confirmado en nuestro Parlamento reunido en Westminster en la octava de San Martín el pasado, para hacerse y llevado a cabo en el condado de Kent, comisiona que ciertos hombres serán asignados por usted (lord) como una línea de soldados de infantería, en todos los lugares en la costa del Condado [...] con un signo de fuego, o de otros medios efectivos, que se pueden ver desde lejos, de modo que los hombres de la vecinas partes, sean capaces de ver de noche [...] si es necesario, y que todos y en singular, que tienen tierras en dicho condado, continuarán haciendo contribuciones para los observadores mencionados en ese condado [...] deseamos que los hombres de este condado, que viven en la costa del mar, tan a menudo como sea necesario, deberá encender tales señales, de modo que otros, por su luz, puedan estar preparados, en todo momento, para hacer lo que corresponda a la seguridad de esas partes y esto lo hará con toda la velocidad diligentemente.[107]

Posteriormente, en 1377, el rey Ricardo II emitió una orden detallada para la construcción de balizas a cada lado del Támesis para advertir el acercamiento de barcos hostiles en el río. Concretamente se dispone:

> Una ordenanza para proteger los condados de Kent y de Essex, particularmente para las ciudades que se encuentran en el río Támesis de los peligros que, de repente, pueden venir sobre ellos de nuestros enemigos, que Dios no lo quiera; y también para la protección de la Marina siendo en los puertos de dicho río.
>
> Primero, que se ordene en la Isla de Shepeye un faro (beken), y en Showbery en Essex otro faro, en Hoo en Kent un faro, y en Fobbyng en Essex otro faro.
>
> Artículo Segundo, en Cleve en Kent un faro, y en Tilbery en Essex otro faro.
>
> Artículo Tercero, en Gravesend en Kent un faro, y en Hornedon en Essex otro faro.
>
> Que por esta orden de nuestro muy noble Señor, el Rey, los Sheriffs (Viscountz), y otros oficiales en las partes antes mencionadas de Kent y Essex se debe controlar que todas las balizas mencionadas sean rápidas y adecuadas y configurar y preparar en los lugares mencionados anterior-

107. Thoma Rymer, *Foedera, conventiones, literae et cuiuscumque genesis Acta Publica inter regis Anglia et alios quosvis imperatores, reges, pontifices,* Londres, 1733, II.

mente para la salvaguardia del país y de dicha Marina.[108] Esta orden se extendió hasta Londres.

A pesar de que las torres-faros en Inglaterra se alojaban en edificios religiosos, establecidos por benefactores en las colinas cercanas a la costa, a fines de la Edad Media con la concesión de un estatuto a *Trinity House* en 1516,[109] se fomentó la construcción de señales privadas por medio de los sistemas de concesión y arrendamientos, y en ocasiones mantenidas mediante la financiación de impuestos indirectos.

A comienzos del siglo xvi, Thomas Cromwell propuso al Consejo Privado un punto de especial interés: "Las balizas que deben ser reparadas en todo el reino. Algunos años después refiere que "las comisiones por las balizas fueron enviadas hace más de tres semanas, entiende que algunos *sheriffs* han cumplido con su deber, (aunque otros fueron) tal vez negligentes", lo que da una idea de la importancia que los sistemas de señalización de su frente marítimo suponía para la Corona y su Marina.[110]

En el territorio francés la torre-faro de Boulogne, en el Paso de Calais, de origen romano, fue reparada por el emperador Carlomagno en el año 811, que se mantuvo en pie hasta 1644, cuando colapsó debido al socavamiento del acantilado. Por su parte, la Torre de Calais, "Tour de Guet", se construyó en el siglo xiii, y aunque el propósito original de la torre aún no está claro, algunos autores creen que fue uno de los "faros" que Carlomagno había construido para proteger la costa norte de Francia contra los ataques vikingos. Otros piensan que fue parte de las obras de defensa construidas por Philippe de Hurepel en 1224. Además, existieron torres de fuego en Aigues-Mortes (1248), Dunkerque (1365) y La Rochelle (1468). Esta última conocida como "Tour de la Lanterne". Por último, el faro de Cordouan estaba situada en el estuario del río Gironde, cerca de Burdeos. La planta original, una torre octogonal de dieciséis metros, fue construida por el Príncipe Negro en el siglo xiv, concretamente en 1360. El faro estaba protegido por unos ermitaños que vivían en una residencia adyacente a la capilla que flanqueaba la torre, se ocupaban de mantener el fuego encendido. Su manteamiento se sufragaba

108. H.T. White, *The beacon*..., p. 81.

109. *Trinity House* es una organización benéfica dedicada a salvaguardar la navegación y la gente de mar, brindando educación, apoyo y bienestar a la comunidad marinera con el deber legal como Autoridad General de Faro de proporcionar un servicio confiable, eficiente y económico de navegación para el beneficio y la seguridad de todos los marineros. Su origen se remonta al siglo xii en Hessle (condado de Yorkshire), que se convierte en gremio en el siglo xiv estableciendo el pago "*Lowage and Stowage*". La institución aún existe. https://www.trinityhouse.co.uk/ - http://www.trinityhousehull.org.uk/guild/

110. H.T. White, *The beacon*..., p. 82 y ss.

mediante el cobro de un derecho de tránsito a los navíos que entraban en el estuario de la Gironde.[111]

En la Península Ibérica destacan dos torres-faros, la Torre de Hércules y la de Cádiz. La primera situada en el extremo noroeste aparece reseñada en la *Estoria d' España* o *Primera Crónica General,* que cuenta cómo Hércules construyó un enorme faro para conmemorar su victoria sobre el gigante Gerión. Retomando la tradición isidoriana, Alfonso X vinculó la figura de Hércules a España y, más concretamente, al puerto de La Coruña. A partir del relato de la *Estoria d'España* de Alfonso X, cabe deducir que él se encargó de rehabilitar el faro, pues según los estudios arqueológicos, la torre estaba derruida en el s. xi, pero es perfectamente descrita en la crónica alfonsina. La torre-faro estaba compuesta por un candil con un fuego que nunca se apagaba, además hizo un gran espejo por el que se veían venir las naves enemigas desde una gran distancia[112]. La torre aparece representada en la cartografía temprana. Es el caso de Mapa Cotton Map, Beato de Burgo de Osma, Albi, Psalter, Lambert de Saint Omer, o Ebstorf, pero también en la iconografía bajomedieval como el Sello de placa con la imagen de la Torre de Hércules de 1481 conservada en el Archivo Municipal de A Coruña.

Tal como se recoge en *Las Partidas,* los fuegos en la costa no siempre eran utilizados para señalizar la ruta directa, sino que se empleaban para provocar que las naves naufragaran y saquear las mercancías:

> Si algunos hiciesen fuego de noche en la ribera del mar con ánimo de engañar a los que navegan y atraerlos a lugares peligrosos, para que perdiéndose sus navíos les puedan robar lo que traen: si se les probare este engaño, mandamos que paguen cuatro veces el valor de lo que robaron en el navío, si se les pidiere por juicio; y si en el término de un año no se les demandase, solo pagarán los daños y perjuicios que se les

111. Etienne Glouzot, "Un voyage à l'ile de Cordouan au xvie siècle", *Bibliothèque de l'École des chartes*, 66, (París, 1905), p. 401-425.

112. El relato de Alfonso X el Sabio influyó en obras posteriores como la *Crónica Abreviada de Don Juan Manuel* o la *Crónica General de Espanha* de 1344, en las que se fue completando el mito. El Licenciado Molina introduce esta leyenda en la *Descripción del Reino de Galicia* (1550), lo mismo que Florián Ocampo en la *Crónica General* (1544), en la que intenta separar la historia de la leyenda. El lugar elegido para su emplazamiento fue una loma rocosa, denominada Punta Eiras, de casi 57 metros de altura, que se encuentra entre Punta Herminia y Punta del Orzán, dominando el extremo septentrional de la península en la que se asienta la propia ciudad. José Cornide Saavedra, *Investigaciones sobre la fundación y fábrica de la Torre de Hércules situada a la entrada del puerto de La Coruña*, Disponible en Alicante: Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, 2006; Francisco Javier González García, *Hércules contra Gerión, Mitos y leyendas de la Torre de Hércules II.* Coruña, Vía Láctea & Concello da Coruña, 1998; Jesús Ángel Sánchez-García, *Desvelando un fantasma...*, p. 280.

> ocasionó, imponiéndoles además el juez del lugar la pena corporal que creyere merecían.[113]

En San Sebastián, las autoridades locales y las cofradías tenían una clara consciencia de la importancia de dotar a su puerto con sistemas de señalización que permitiera el acceso de las embarcaciones, incluso en las peores condiciones climatológicas, mediante el uso de fogatas o primitivos faros. Así lo expresa la Cofradía de San Pedro:

> Unas de las cosas más provechosas que los pescadores tenían [...] es la lumbre [...] que es para conocer los navíos que vienen a los puertos [...] y para evitar que no perezcan conociendo con la lumbre las entradas de [...] los puertos. El mayordomo ponga una persona por ballero (farero) o más [...] para que tenga a cargo encender y tener la dicha lumbre.[114]

En la costa cantábrica se mencionan también la existencia de atalayas.[115] Las atalayas cumplían la función de asistencia a la navegación, especialmente a las embarcaciones del propio puerto. Este cometido era compartido con los puestos de señeros. Estos últimos se ubicaban en las inmediaciones de las embocaduras de los puertos y su principal misión era guiar a las embarcaciones en las peligrosas maniobras de entrada y salida a los puertos, especialmente arduas, en aquellos ubicados en las desembocaduras de los ríos; lugares que, mayoritariamente, se veían afectados por problemas de escaso calado como consecuencia de la acumulación de sedimentos en el fondo de los estuarios, que tomaban la bien conocida forma de barras o bancos de arena. La tipología constructiva de las atalayas puede dividirse en tres tipos: las prominencias naturales de la costa; otras construcciones en la costa, como ermitas, y las torres circulares.[116] Estas se dispusieron a lo largo de la línea de costa: Barrika, Ogoño (Ibarrangelua), Lasuntalai y San Antón (Guetaria), Kukulu (Gorliz),

---

113. Partida IX, título 9, ley 11. *De los pescadores que hacen señales de fuego en los navíos de noche con el fin de que se rompa.*

114. Josu Iñaki ERKOREKA GERVASIO, *Análisis histórico-institucional de las cofradías de mareantes del País Vasco*, Gobierno vasco, Vitoria-Gasteiz, 1991, p. 474; José Damián González Arce, "Análisis comparativo de las cofradías de pescadores de Castilla", *Historia. Instituciones. Documentos*, 38 (Sevilla, 2011), p. 141-217.

115. En el primer diccionario de la Lengua Castellana, el de Sebastián de Covarrubias, editado en 1611, se puede leer: "Atalaya. Lugar alto desde el cual se descubre la campiña; los que asisten en ellas, también se llaman atalayas. Éstos dan avisos con humadas de día y fuegos de noche si hay enemigos o si está seguro el campo". En la última versión del diccionario de la Real Academia Española, la palabra atalaya aparece con dos significados que nos interesen: 1. Torre de vigilancia, construida generalmente en un lugar alto y desde la cual se domina un amplio panorama. 2. Lugar o situación elevados desde los que se domina un amplio panorama de tierra o mar. También recoge, como desusada, la acepción de "Hombre destinado a observar desde la atalaya y avisar de lo que descubre".

116. Xabier ALBERDI LONBIDE y Jesús Manuel PÉREZ CENTENO, *Itsasoari so. Los ojos del mar. Atalayas y señeros del País Vasco,* Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2010, p. 9-10.

Machichaco en Bermeo y Galea en Getxo, Lequeitio, Mundaca, Santa Clara de Ondárroa, Talaixa (Motrico), Talaia (Pasaje), Deva, el Mirall de San Sebastián, Fuenterrabía, Santa Cruz y Talaizarra en Zarautz, Castro Urdiales, Laredo, Santander, San Vicente de la Barquera, Llanes, Ribadesella, Gijón y Avilés.

Los atalayeros o señeros eran los vigilantes permanentes con gran responsabilidad, ya que debían identificar las condiciones atmosféricas idóneas que asegurasen a los pescadores una faena segura. Se afirma en las ordenanzas de pescadores que estos "talayeros" debían de ser personas que fueran expertas en el oficio de la pesca, la navegación y que tuvieran conocimientos sobre climatología, ya que las vidas de muchos cofrades estaban en sus manos. Al igual que todos los cargos cofrades, los atalayeros estaban obligados a aceptar el cargo, bajo penas que iban de los tres mil maravedís en Castro Urdiales, a la expulsión de la cofradía en el caso santanderino.[117] Asimismo, las gentes de la mar estaban obligadas a seguir sus indicaciones. En Santander se establecía una pena de 1.000 mrs. para los maestres y navegantes que desobedecieran a los atalayeros,[118] y, en Laredo, se castigaba no sólo a los que "fueren a la mar contra la talaia o estado en la mar", sino también a los atalayeros que no cumplieran bien su trabajo.[119]

Los atalayeros tenían que supervisar las "talayas", bien desde el propio mar por medio del izado de una bandera o una vela, normalmente el trinquete, en una nave situada entre aquellas que estaban pescando,[120] bien desde las atalayas de tierra por medio de hogueras. Los atalayeros tenían que avisar de la llegada de galernas, tormentas, fuertes vientos o de vientos del sur, que podían arrastrar las naves mar adentro. Los talayeros también se encargaban de permitir la pernoctación en la mar, que estaba prohibida en invierno hasta las cuatro primeras semanas de la Cuaresma y, desde esta fecha hasta la Pascua, era el talayero quien debía decidir si se podía o no dormir en la mar, dependiendo de su estado. Uno de los atalayeros tenía una función específica, el del linternero, que ejercía en los meses de invierno y se encargaba de iluminar el mar con sus candelas, desde antes del alba hasta la llegada al lugar de pesca.

117. Javier Garay Salazar y Ramón Ojeda San Miguel, *Proa a la Villa, Notas históricas del Noble Cabildo de Pescadores y Mareantes de San Andrés y San Pedro de Castro Urdiales*, Ediciones Beta III Milenio, Bilbao, 2003, p. 131-148; José Luis Casado Soto, "Los pescadores de la Villa de Santander entre los siglos xvi y xvi" *I, Anuario del instituto de estudios marítimos Juan de la Cosa,* 1 (Cantabria, 1977), p. 77-90.

118. Jesús Ángel Solórzano Telechea, "'Por bien y utilidad de los dichos maestres, pescadores y navegantes': trabajo, solidaridad y acción política en las cofradías de las gentes de la mar en la España atlántica medieval", *Medievalismo,* 26, (Murcia, 2016), p. 343.

119. Jesús Ángel Solórzano Telechea, *Por bien y utilidad*...p. 347.

120. José Luis Casado Soto, *Los pescadores*..., Cap. 10.

Su número oscilaba entre los cuatro de Santander y los dieciséis de Castro Urdiales.[121]

En las villas gallegas las torres-faros o luminarias no aparecen documentados en ninguna fuente, aunque se señalan en los portulanos. Ahora bien, algunos indicios han llegado a través de la toponimia —el nombre faro o *Flamia* en las islas Cíes, los numerosos faros que dan nombres a montes y puntas cerca de los puertos, el primitivo faro de La Coruña— hacen pensar en una existencia cierta, pero accidentada, que seguramente estaban en manos de espontáneos y considerada como una obra pía para proteger a los navegantes del naufragio; tal vez encendidos ocasionalmente por las comunidades marineras.[122]

También existieron atalayas en los puertos de la costa portuguesa. Desde el período medieval, la costa fue siendo punteada con torres de las que parece persistir sólo una, en la actual Quinta do Fojo, en Vila Nova de Gaia. Algunas no fueron más que modestos puestos improvisados, sin grandes estructuras fijas. Una de las primeras noticias sobre las atalayas, al norte y al sur de la entrada de la barra, data del 3 de agosto de 1484 y consiste en una carta de D. João II enviada de Setúbal, ordenando la colocación de torre de vigilancia en Bouças:

> 'com tamtos fogos quamtos forem os naujos que a dicta atalaya vyr pera a dicta atalaya de villa de conde aver dauissar as outras [...] E os fogos que a dicta vosa atalaya hade fazer seram nesta maneira a saber de noute fogo e de dia fumaças E esto tamtas vezes quamtos forem os nauios que virem [...]' Este serviço terrestre era complementado pela vigilância no mar efectuada por barcas e caravelas da faina, as quais, quando vissem inimigos, deveriam apressar-se a 'dar Recado e aviso a esa villa e vos dhy a lixboa'.[123]

En Oporto, el principal punto de referencia de la navegación entrante en el Duero fue, durante mucho tiempo, un enorme pino secular, el "pino de la marca", completado con otra señalización situada en algún sitio del río, en una roca de las muchas existentes en algún lugar cercano de la barra o en el margen. La importancia de esta marca queda bien patente en la preocupación y diligencias de la ciudad ante el rey, desde que el pino presentó señales de querer ceder. El caso del "pino de la marca" y su sustitución por una estructura capaz de servir los mismos efectos duró más de doce años en un proceso

---

121. Baldomero Brígido Gabiola y Javier Ortiz Real, *La Cofradía de pescadores San Martín de Laredo*. Laredo, Santander, 2001, p. 142.

122. Elisa Ferreira Priegue, *Galicia en el comercio…*, p. 21.

123. Citado en Amândo Barros, *Porto: a construção…*, p. 110.

sobre el que estamos bien informados gracias a la correspondencia intercambiada entre la Cámara y la Corte, y la producción de posturas locales sobre el tema, desde la primera noticia, el 26 de agosto de 1530, hasta la última referencia, ya relacionada con la edificación de la llamada Torre de Marca.[124]

Asimismo, se utilizaba el toque de las campanas de las iglesias costeras y sus campanarios como puntos de referencia vitales. Junto a la entrada de la barra del Duero, la más importante sería la existente en la ermita de Santa Catarina, en uso por lo menos hasta el siglo xix. La instalación de ermitas, capillas e iglesias junto al litoral es un fenómeno evidente del ordenamiento del litoral en términos religiosos y de devoción de las gentes del mar. Lo mismo ocurre en los territorios confinantes del Duero, desde su nacimiento hasta la desembocadura. Situación similar es la de la torre-faro de San Miguel:

> Torre quadrada, con tal disposicion y orden que siruisse de Guia y Luz a la entrada dei Puerto para dentro de su Barra, puesta con tal arte y Regia que fuesse encuentro y Mira a la torre, que Mamamos de la Marca, que Puesta a Diâmetro desta de San Miguel y en lo eminente dei Monte de los ludios, que se empina sobre la Villa de Maçarelos, sirue de Bruxula ò Calendro a le Entrada de la Barra para Euitar el peligro que ordinariamente en ella se palpa cada dia. Con que, Por occasion destas Dos torres que se hasen frente Vna a la otra, facilmente los Pilotos, que assisten por el Rey en esta Villa [S. João da Foz], las enbocan por la Barra a las Naos, que Vienen a sus comércios y tractos, con que por ello quedo fácil la entrada, aunque siempre de peligro.[125]

En el extremo sur de la península ibérica se situaba la segunda torre-faro en Cádiz, que estaba emplazada en el interior del castillo de San Sebastián. De origen romano, pudo servir como punto de referencia para los navegantes que cruzaban por estas aguas, entre otras razones porque, más que faro, esta construcción debió de tratarse de un edificio conmemorativo romano en honor de Hércules, el mítico fundador de Cádiz. Con el paso de los siglos, un nuevo faro sustituyó a este aprovechando una torre almenara allí existente, de las muchas que por entonces había a lo largo de la costa gaditana.[126] Empezó a ser conocido como faro de San Sebastián, nombre con el que también fue bautizado el castillo que se levantó posteriormente, por una ermita del mismo nombre que habían construido los venecianos en el siglo xv, como muestra

124. Amândo Barros, *Porto: a construção…*, p. 86-87.

125. Amândo Barros, *Porto: a construção…*, p. 94.

126. Luis de Mora Figueroa, *Torres de almenara de la costa de Huelva,* Instituto Padre Marchena, Huelva, 1981.

de agradecimiento a los gaditanos por la ayuda que habían recibido a causa de una epidemia de peste de la que habían sido víctimas. Este faro está descrito en el Códice Calixtino:

> Hay pues, en la orilla del mar una antigua piedra, hermosamente labrada con labores arábigas, y que sobresale de la tierra grande y cuadrada por abajo, estrecha por arriba, tan alta cuanto suele levarse el cuervo en el aire, y sobre la que se alza la imagen aquella [el ídolo, Dios o Salam de Cádiz], de excelente bronce, tallada en forma de hombre, enhiesta sobre sus pies y que, orientada al mediodía, tiene en su mano derecha una enorme llave. Y esta llave, como los mismos sarracenos dicen, caerá de sus manos el año en que nazca en la Galia el futuro rey, que en los últimos tiempos subyugará a las leyes cristianas toda la tierra española. En seguida que vean la llave caída, huirán todos, tras esconder en tierra sus tesoros.

Además, existieron otros sistemas de señalización que demarcaban un punto en concreto del espacio portuario, se trata de las llamadas balizas y de las boyas, que se utilizaban ya sea bien para identificar la entrada de las bocanas, demarcar determinados obstáculos (arenales, rocas, arrecifes), generalmente barras y zonas rocosas que pudieran poner en peligro a las embarcaciones, o para delimitar la zona donde fondeaba un barco. Tradicionalmente se utilizaron como boyas barriles de madera, o palos con un candil.[127] Pero la madera no tardaba en pudrirse, con lo que usaron objetos de hierro.

La existencia de estas instalaciones no está descrita con profundidad en las fuentes y han recibido escaso tratamiento. Sin embargo, la cartografía desde finales del siglo xv da muestras de la existencia de balizas y boyas en las entradas de los canales y puertos a lo largo del frente atlántico, como en Sevilla por el río Guadalquivir o en las bahía de Cork, Portsmouth, Sussex, en la ría de Bilbao, y en la Concha de San Sebastián, o con piedras negras sobre el fondo marino, que recorrían la costa francesa en el Golfo de Vizcaya, mientras que en la parte inglesa del Canal de La Mancha había restos de piedras claras en las profundidades. En Hamburgo, en 1461, se tardó tres semanas en colocar el sistema a lo largo del canal, y su financiación se hizo por medio de un sistema de licitaciones. Los puertos daneses y escandinavos se financiaron mediante una tasa por su uso, mismo método que en algunos puertos vascos como Bilbao. En este último caso se instaló el primer sistema de señalización en el canal y ría en 1487 mediante balizas, aunque no se mencionan sus emplazamientos. Éstas podrían identificar tanto las zonas dificultosas del trayecto

127. Jenny B. Wahl, *Law and Economics analyses of property and criminal law*, Routledge, New York, 1999, p. 215.

como los enclaves donde existían grandes depósitos de lastre que obstaculizan la navegación.[128] Asimismo, en Portugalete, hacia 1499 se comenzó a considerar la posibilidad de buscar una mejora de la barra, mediante la instalación de boyas que habrían completado el sistema de señalización. Bilbao y Portugalete convinieron instalar seis boyas.[129] La instalación y mantenimiento de estas boyas se financió mediante el cobro de una tasa sobre ciertas mercaderías, el impuesto llamado "barra".[130] Además, se prohibió que los barcos arrojasen lastre y, para ello, se señalizó con estacas el curso de la ría entre Portugalete y Bilbao en 1492.[131]

Por último, existe además constancia de otro tipo de señalización, aquella que delimitaba el sitio donde se emplazarían las embarcaciones en los puertos, pero también al instrumento con que se revisan los fondos de las entradas de los puertos. Las primeras las tenemos bien documentadas en Castro Urdiales, donde los pescadores y marinos dejaban sus barcos y pinazas en los "solares e ymeas" del puente de piedra, junto a las plaza, que hacía las veces de muelle.[132] De las segundas hay constancia desde el siglo xiii, y tal como refleja la fuente donde se describen, debieron ser de suma importancia para los navegantes, ya que se mencionan en los códigos de derecho marítimo. Así el capítulo XXIV de las Roles de Olerón se refiere a cuando se hace descarga en una ría o fondeadero donde los ha llevado el lemán:

> Todo ome que es lemán de una nao e se alonga para llebarla do debe ir a ser cargada, e aviene que en este punto hay fosa o logar sabido do home la meta descargar el maestre es tenudo de pagar la seja, e el e sus marineros a meter bolisas en aquella canal porque sea bien bolisada, porque los mercaderos non hayan domaje e si domage oviesen, el maestre

128. Teófilo Guiard Larrauri, *Historia de la Noble Villa de Bilbao*, sin editorial, Bilbao, vol. 1, 1905, p. 438.

129. Concepción Hidalgo de Cisneros Amestoy *et al.*, *Colección Documental del Archivo Municipal de Portugalete*, 1987, doc. 24 (Valladolid, 16 de enero de 1499); las boyas se trajeron de Flandes.

130. AFB, MBA, 001/001/005. Segovia, 20 de mayo de 1505; 17 de diciembre de 1505, Sevilla, 7 de junio de 1511. Se pregona en Valladolid, Segovia, Burgos, Medina de Rioseco, Toledo y Logroño. La existencia de este pregón da idea de la importancia de la obra y de las relaciones del espacio portuario con las ciudades castellanas que exportaban por el puerto de Bilbao sus mercancías. Es evidente que también la orden tuvo su repercusión en el Consulado de Burgos, principal beneficiario de estas mejoras hasta la creación del Consulado de Bilbao.

131. José Damián González Arce, "Los inicios de la Universidad de Mercaderes de Bilbao (1481-1511). Corporación de representación gremial e institución de gobierno portuario", *Studia historica, Historia Medieval,* 37/1 (Salamanca, 2019), p. 196-200.

132. Jesús Ángel Solórzano Telechea, "Infraestructuras e instalaciones portuarias, fluviales e hídricas en las villas del Norte peninsular a fines de la Edad Media: las obras públicas como instrumentos del poder", Mª Isabel del Val Valdivieso (coord.), *Musulmanes y cristianos frente al agua en las ciudades medievales*, Universidad de Castilla - La Mancha - Universidad de Santander, 2008, pp. 275-305.

> es tenudo á lo emendar si el non muestra razon que fuese tenudo el, e su aca helemán ha fecho lo que debia ca trajo la nao a salbedad fasta la entrada del puerto, e elemán debe decir al maestre e a sus marineros e este es el puerto a do nos avemos adescargar.[133]

Conclusiones

La civilización de la costa se fue construyendo según las necesidades del tráfico marítimo sobre la base de las comunidades costeras, los campesinos de la costa, que evolucionaron de percibir al mar como una fuente de subsistencia hasta llegar a entenderlo como un objeto económico y, más tarde, como objeto político. En este proceso que abarca los siglos xi al xv se produjeron grandes cambios en los paisajes portuarios para atender los requerimientos del creciente tráfico marítimo.

En este orden, la transformación de los recintos portuarios se produjo por la interacción de las instituciones políticas, religiosas y de las comunidades mercantiles. Un proceso mixto, toda vez que las monarquías se veían incapaces de controlar y financiar las necesidades de todos los enclaves. En este sentido, la intervención de los poderes públicos, de la inversión privada y de la actuación eclesiástica es recurrente y común en la fachada atlántica. Asimismo, es evidente que en estas acciones estuvieron también involucrados los campesinos de la costa, que como califican los ordenamientos eran hombres "sabios y vigilantes", que por el hecho de vivir en la costa tenían la misión de atender las necesidades del tráfico, ayudar a la navegación y facilitar la entrada de las embarcaciones, siempre vigilando un litoral acechado por los ataques de la naturaleza y de los enemigos.

Con relación a las intervenciones en los espacios portuarios se detectan diversos tipos de actuaciones, dependiendo de las características de cada espacio, su topografía, las limitaciones y el estatus que adquiere de acuerdo con su función (puerto principal o secundario) en el entramado mercantil atlántico. En este aspecto cabe destacar la utilización de técnicas propias de la recuperación de tierras para el cultivo aplicadas ahora en los espacios portuarios. Estás técnicas que se desarrollaron en el norte de Europa se trasmitieron a los puertos del Canal de la Mancha gracias a la movilidad de maestros y técnicos holandeses. Así, la influencia de los puertos del norte es manifiesta en los puertos del Canal de la Mancha orientales y occidentales y del norte de la

133. Margarita Serna Vallejo, *Los roles d'Oléron. El* coutumier *marítimo del Atlántico y del Báltico de época medieval y moderna,* Centro de Estudios Montañeses, Santander, 2004, p. 246-247.

Península Ibérica. Sin embargo, los litorales portugueses y del sur de España recibieron la influencia de las técnicas utilizadas en el Mediterráneo, lo que se comprueba a través de las intervenciones dirigidas por maestros ligures.

Con respecto a la implementación de los sistemas de señalización es evidente que desde la antigüedad existieron marcas de mar, pero la tradición atlántica está enraizada con el Imperio Romano, o al menos los vestigios que de aquella se conservaron fueron la base para los sistemas utilizados en la Baja Edad Media. Sin embargo, las oportunidades de implementar estas tecnologías están imbricadas con el desarrollo del comercio del norte europeo y la presencia de los navegantes de la costa atlántica en aquellos espacios portuarios, que imitaron las técnicas de señalización, y en ocasiones recurrieron a maestros o productos holandeses para instalar en sus enclaves. De esta manera, las técnicas de llamadas "luces de los puertos" se trasmitieron de Norte a Sur, a partir de la difusión de las fogatas a la construcción de torres-faros situados en la línea de costa, aunque también se evidencia la utilización de hitos, representados por edificios, elementos naturales o torres eclesiásticas, concretamente las agujas de las iglesias góticas como instrumentos de identificación de un espacio portuario. Esta adecuación se financió por medio de diversos sistemas: licencias, arrendamientos e imposiciones indirectas.

Con relación a la intervención de los poderes públicos en este proceso, cabe mencionar que existieron diversos grados de control sobre la costa y el tráfico marítimo. La necesidad de dar seguridad a los navegantes era mucho más acusada en los puertos del Norte europeo y del Canal de la Mancha, donde se aplicaban medidas más efectivas y un férreo control del litoral, instrumentando diversos sistemas de control y vigilancia. En este sentido, las políticas más eficaces parecen advertirse en los puertos ingleses, ya sea a través de las directrices emanadas del *Lord* guardián de los *Cinque Ports* o de la Corona a través del almirantazgo.

Por lo tanto, la civilización de la costa se nutrió del entrecruzamiento de saberes y técnicas que se transmitieron gracias a la intensificación del tráfico mercantil de hombres y mercancías, y por la necesidad de dotar al recinto portuario de las infraestructuras que demandaba la coyuntura.

CATEGORÍAS LABORALES PORTUARIAS, PRODUCTOS Y "ESTIBA" EN UN PUERTO DEL CANTÁBRICO CASTELLANO. SAN VICENTE DE LA BARQUERA A FINALES DE LA EDAD MEDIA

Fernando Martín Pérez
Universidad de Cantabria

Introducción[1]

El estudio de las villas portuarias del Atlántico ibérico tiene tal dilatada trayectoria que un estudio de conjunto como el que Mathias Tranchant realizó para la costa atlántica francesa puede ser una realidad en un periodo corto de tiempo.[2] Esto ha sido y es posible gracias a los estudios que se han realizado desde que Michel Mollat publicara su trabajo sobre la vida cotidiana de las gentes de mar del Atlántico en la Edad Media.[3] A partir de este hito en el estudio del mundo atlántico medieval, se realizaron numerosas obras monográficas de referencia, entre las que destacamos el resultado de las reuniones científicas de diferentes grupos de investigación y obras monográficas individuales, que han permitido a los historiadores disponer de una información cada vez más completa sobre la realidad de las villas portuarias del océano Atlántico.[4] Además, numerosos investigadores han destinado sus esfuerzos a

1. Este trabajo se inscribe en las tareas de investigación del proyecto: "Política, instituciones y gobernanza de las villas y ciudades portuarias de la Europa Atlántica en la Baja Edad Media: análisis comparativo transnacional" (HAR2017-83801-P). Abreviaturas: AGS: Archivo General de Simancas; ARCV: Archivo de la Real Chancillería de Valladolid; CC: Cámara de Castilla; RREE: Reales Ejecutorias; RGS: Registro General del Sello.

2. Mathias Tranchant, *Les ports maritimes de la France atlantique (xie-xve siècle) Volume I: Tableau géohistorique,* Presses Universitaires de Rennes, Rennes, 2017.

3. Michel Mollat, *La vie quotidienne des gents de mer en Atlantique (ixe-xvie siécle),* Hachette, París, 1983.

4. Eduardo Aznar Vallejo; Roberto González Zalacaín (eds.), *De mar a mar. Los puertos castellanos en la Edad Media*, Servicio de Publicaciones, La Laguna, 2015; Michael Balard (ed.), *The sea in History*, Boydell and Brewer, Woodbridge, Suffolk, 2017; Paul Butel, *The Atlantic,* Routledge, Londres, 1999; Elisa Ferreira Priegue, "Castilla: la génesis de una potencia marítima en Occidente", *Itinerarios medievales e identidad hispánica: XXVII Semana de Estudios Medievales, Estella,* Gobierno de Navarra, Pamplona, 2001, p. 23-46; Elisa Ferreira Priegue, *Galicia en el comercio marítimo medieval*, Fundación Pedro Barrie de la Maza, La Coruña, 1988; Iago Irixoa, "¿Una pequeña villa costera medieval con escasa proyección marítima? Reflexiones en torno a la economía de Orio (Guipuzkoa) a fines de la Edad Media", *O*

dilucidar cómo era la vida en el mar durante los siglos medievales, publicando sus artículos en diversas revistas de referencia.[5] Asimismo, la vida cotidiana en los puertos y las labores en los mismos han sido menos atendidas.[6]

A partir del presente artículo, se pretenderá ofrecer una visión de conjunto sobre las labores portuarias y las mercancías de una de las villas del Atlántico ibérico, con la finalidad de ofrecer un caso de los tantos que deberían ser analizados en una futura monografía de conjunto.

San Vicente de la Barquera era una villa mediana, situada en el centro de la cornisa Cantábrica, fundada por Alfonso VIII en la Baja Edad Media (1210). Esta villa experimentó una serie de alteraciones en su paisaje, con el objetivo de convertirse en un centro urbano pesquero y portuario. La fotografía fija de la villa a principios del siglo XVI nos muestra un espacio preparado para las actividades portuarias, propias de un espacio habitado de costa con una población de más de 800 vecinos. Dos puentes de madera situados a los dos extremos del término urbano fijaban los límites de la zona de carga, descarga y pesca en la villa. Estos puentes eran el del Peral —hoy en día desaparecido—, y el de La Maza —que estaba construyéndose en piedra y ya tenía una pequeña parte, tan sólo cuatro arcos, de este material más resistente y fiable—.

---

papel das pequeñas ciudades na construção da Europa medieval, Adelaide MILLÁN DA COSTA, Amélia AGUIAR ANDRADE, CATARINA TENTE (eds.), Istituto de Estudos Medievais, Castelo da Vide, 2017: 317-340; Amélia POLÓNIA DA SILVA, Ana María RIVERA MEDINA (eds.), *La gobernanza de los puertos atlánticos, siglos XIV-XX*, Casa Velázquez, Madrid, 2016; Juan Ignacio RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, "Las villas castellanas de la costa cántabro-atlántica y su proyección comercial en el Mediterráneo occidental", *Revista d'historia medieval*, 11 (Valencia, 2000), p. 41-66; Jesús Ángel SOLÓRZANO TELECHEA, Michel BOCHACA; Amélia AGUIAR ANDRADE (eds.), *Gentes de mar en la ciudad atlántica medieval*, IER, Logroño, 2011; Jesús Ángel SOLÓRZANO TELECHEA; Beatriz ARÍZAGA BOLUMBURU, Louis SICKING (eds.), *Diplomacia y comercio en la Europa Atlántica Medieval*, Instituto de Estudios Riojanos, Logroño, 2015; Álvaro SOLANO FERNÁNDEZ, *De Maliayo a Villaviciosa: Un territorio de la Marina centro-oriental de Asturias en la Edad Media,* Fundación Alberto Cardín, Villaviciosa, 2018; María Soledad TENA GARCÍA, *Las villas del Puerto de Pasajes: San Sebastián, Rentería y Fuenterrabía. 1180-1500* (Tesis Doctoral) 1993; María Soledad TENA GARCÍA, "Comercio y transporte marítimo en San Sebastián durante la Edad Media (1180-1474)", *Itsas memoria: Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4 (San Sebastián, 2003), p. 129-142; Ana María RIVERA MEDINA (ed.), *Ports in the Medieval European Atlantic, shipping, transport and labour.* The Boydell Press, Woodbridge, 2021.

5. Sirvan de ejemplo: Roman CZAJA, "The research of the history of the baltic zone in the polish medieval studies", *Studia Maritima,* 14 (Szczecin, 2001), p. 5-27; José Damián GONZÁLEZ ARCE, "Transporte naval y envío de flotas comerciales hacia el norte de Europa desde el Cantábrico oriental (1500-1550) *Espacio, Tiempo y Forma*, IV, 24 (Madrid, 2011), p. 51-87; Ana María RIVERA MEDINA, "Del mar a la taberna: el vino en Bilbao (ss. XV-XVII)", *Itsas Memoria Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 6 (San Sebastian, 2009), p. 615-627; Jesús Ángel SOLÓRZANO TELECHEA, "La gestion des risques économiques sur le litoral cantabrique au Moyen Âge: un ensemble d'activités ou une multiactivité? L'exemple des Quatre Villes de la Côte de la Mer", *Annales de Bretagne*, 120, 2 (Rennes, 2013), p. 97-110.

6. Jesús Ángel SOLÓRZANO TELECHEA, Beatriz ARÍZAGA BOLUMBURU, Michel BOCHACA (eds.), *Las sociedades portuarias de la Europa Atlántica en la Edad Media*, Instituto de Estudios Riojanos, Logroño, 2016; Jesús Ángel SOLÓRZANO TELECHEA; Michel BOCHACA; Amélia AGUIAR ANDRADE (eds.), *Gentes de mar...*

SAN VICENTE DE LA BARQUERA A PRINCIPIOS DEL SIGLO XVI

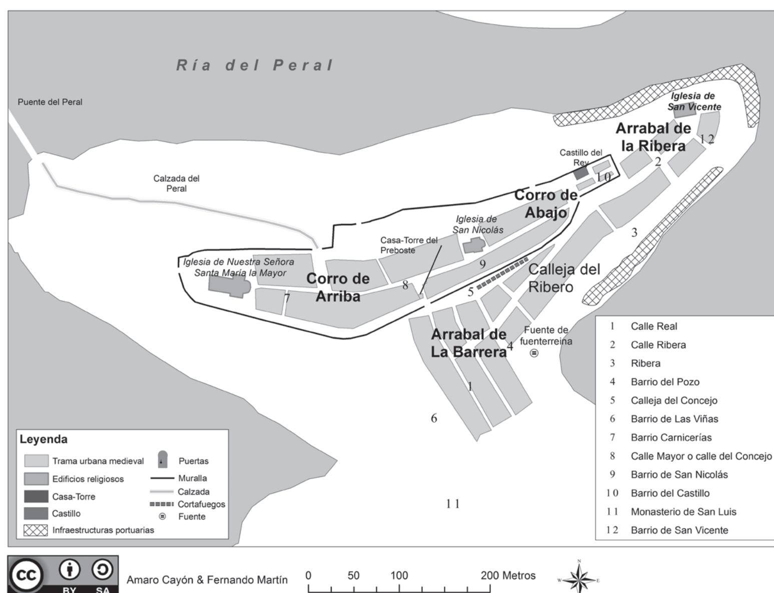


Figura 1. La villa de San Vicente de la Barquera a principios del siglo xvi (Imagen: Amaro Cayón Cagigas y Fernando Martín Pérez)

El espacio de costa que se distribuía entre los dos puentes disponía de un muelle construido en piedra que servía para proteger a la villa de los embistes de la mar, para la carga y descarga de mercancías, y para el mercadeo de los productos; ésta era la zona más cercana al puente de la Maza. Próximo al puente del Peral, se hallaba un cay donde los barcos y pinazas eran amarrados. Recuérdese igualmente que los puentes solían ser utilizados como zonas de amarre alegal. Además, frente al cay se hallaba el denominado "abra fuera de la casa", en la zona de La Barquera, donde los vecinos descargaban sus mercancías con el objetivo de liberarse de las imposiciones fiscales que suponía el portazgo.

Al igual que en el resto de las villas portuarias del Atlántico, las gentes que ocuparon este espacio articularon la vida del puerto. El presente artículo gira en torno a las labores que tuvieron lugar en el puerto de la citada villa portuaria, entre finales del siglo xv y principios del siglo xvi. La primera parte abordará las categorías de los trabajos que se desarrollaron en el puerto de la villa de acuerdo con la información ofrecida por la documentación disponible. Las labores de las gentes de los centros portuarios es un tema que da lugar

a una gran cantidad de enfoques, que van desde la obtención de los recursos hasta la creación de instituciones políticas de representación y solidaridad mutua, como fueron las numerosas cofradías de oficios que se fundaron en las villas portuarias del norte de Castilla durante la Baja Edad Media.[7] La segunda parte observará los diferentes productos que entraban por el muelle de San Vicente de la Barquera, y el tratamiento impositivo y nominal que se daba a los mismos.

1. Categorías laborales en el puerto de San Vicente de la Barquera en la Baja Edad Media

Uno de los factores que complejizan este tipo de estudios es que deben ser atendidas dos preguntas que se compaginan entre sí: ¿qué trabajos se realizaban en el mar? y ¿qué trabajos se realizaban en tierra? El trabajo intermedio era el de la estiba o carga y descarga, una labor imprescindible en cualquier

7. Basten de ejemplo: Beatriz Arízaga Bolumburu, "Las actividades económicas de las villas marítimas del norte peninsular", *Las sociedades urbanas en la España Medieval*, Gobierno de Navarra, Pamplona, 2003, p. 195-242; Beatriz Arízaga Bolumburu, "Gentes de mar en los puertos medievales del Cantábrico", *Gentes de mar en la ciudad atlántica medieval*, Jesús Ángel Solórzano Telechea, Michel Bochaca, Amélia Aguiar Andrade (eds.), Instituto de Estudios Riojanos, Logroño, 2011, p. 19-44; Ernesto García Fernández, "Las cofradías de mercaderes, mareantes y pescadores vascas en la Edad Media", Beatriz Arízaga Bolumburu, Jesús Ángel Solórzano Telechea (eds.), *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en la Edad Media*, Instituto de Estudios Riojanos, Logroño, 2005, p. 257-294; José Damián González Arce, "Los inicios de la Universidad de mercaderes de Bilbao (1481-1511). Corporación de representación gremial e institución de gobierno portuario", *Studia Histórica, Historia Medieval*, 37 (Salamanca, 2019), p. 187-206; José Damián González Arce, "Asociacionismo, gremios y restricciones corporativas en la España medieval (siglos xiii-xv), *Investigaciones de Historia Económica,* 10 (Salamanca, 2008), p. 9-34; José Damián González Arce, Joaquín Gil Sáez, "El puerto de San Sebastián y su cofradía de mareantes de Santa Catalina (1450-1550)", *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, 21 (Madrid, 2011), p. 84-111; Louis Sicking, "Los grupos de interés marítimos de la Península Ibérica en la ciudad de Amberes: la gestión de riesgos y la navegación en el siglo xvi", *Gentes de mar en la ciudad atlántica medieval*, Jesús Ángel Solórzano Telechea, Michel Bochaca y Amélia Aguiar Andrade (eds.), Instituto de Estudios Riojanos, Logroño, 2011, p. 167-200; Jesús Ángel Solórzano Telechea, "«las nereidas del norte»: puertos e identidad en la fachada cantábrica entre los siglos xii-xv", *Anales de la Universidad de Alicante*, 16 (Alicante, 2010), p. 39-61; Jesús Ángel Solórzano Telechea, "«Por bien y utilidad de los dichos maestres, pescadores y navegantes»: trabajo, solidaridad y acción política en las cofradías de las gentes de la mar en la España atlántica medieval", *Medievalismo*, 26 (Murcia, 2016), p. 329-356; María Soledad Tena García, "Composición social y articulación interna de las cofradías de pescadores y mareantes: un análisis de la explotación de los recursos marítimos en la Marina de Castilla durante la Baja Edad Media", *Espacio, Tiempo y Forma. Historia Medieval*, 8 (Madrid, 1995), p. 111-134. Para el atlántico extranjero más próximo, sirvan de ejemplo: Michel Bochaca, "Les «gens de mer» dans les villes potuaires de la France atlantique á la fin du Moyen Âge: l'exemple de Bayonne, Bordeaux et Libourne", *Gentes de mar en la ciudad atlántica medieval*, Jesús Ángel Solórzano Telechea, Michel Bochaca, Amélia Aguiar Andrade (eds.), Instituto de Estudios Riojanos, Logroño, 2011, p. 45-62; Maryanne Kowalesky, "Port labour in Medieval England", *The sea in History*, Michael Balard (ed.), Woodbridge, Suffolk, Boydell and Brewer, 2017, p. 619-628; José Mattoso, "Antecedentes medievais da expansão portuguesa", *História da Expansão Portuguesa*, I, (Lisboa, 1998), p. 12-25.

puerto marítimo, independientemente que esta labor fuera o no profesional. Carecemos de una perspectiva eficaz para el estudio de esta labor intermedia en el Cantábrico debido a la ausencia de estudios que, de una manera u otra, ahonden en el desempeño de carga y descarga de mercancías en los puertos y playas de Atlántico castellano durante la Baja Edad Media.

Por ejemplo, Maryanne Kowalesky atribuye esta falta de documentación a que los estibadores eran de estatus bajos y mal remunerados, incluso pobres.[8] En el caso de las villas del norte peninsular no se observa la existencia de la estiba como concepto documental, aunque sí de la carga y descarga que debería debatirse sobre quiénes eran los que más relación guardaban con estas labores, si oficios como los bataneros, bateleras o pinazeros, si los mercaderes, si los transportistas o si podrían realizarlo los vecinos menos favorecidos y los niños. Los trabajadores de tierra y mar nos han dejado más testimonios documentales, por lo que tenemos una mayor facilidad para abordar sus labores. En el caso de San Vicente de la Barquera, observamos vecinos que trabajaban vinculados a cualquiera de las tres cofradías de la villa (San Vicente, Santa María y San Andrés), otros desvinculados de dichas instituciones y otros foráneos, que arribaban a la villa con el objeto de comerciar con sus mercancías. Así, tal y como mostraremos más adelante, la labor intermedia entre las actividades de mar y tierra la realizaba el conjunto de las gentes de mar.

Además, en términos espaciales y orográficos, cada centro urbano o rural habitado de la costa atlántica tenía sus particularidades propias que pueden dividirse en tres características principales: había espacios que gozaban de infraestructuras portuarias construidas; otros que, a pesar de no disponer de instalaciones construidas, sí que tenían unas condiciones orográficas cuyo calado permitía a barcos y pinazas acceder a la costa; y, finalmente, otros que carecían de infraestructuras y de un calado natural apto para la carga y descarga de mercancías, lo que obligaba a hacer la estiba adentrándose en el agua, cargando los productos al costado o las espaldas por los propios marinos, pescadores, vecinos, costaneros, bateleras o bateleros, recueros, etc.[9] Este hecho

8. Maryanne Kowalesky, *Port labour in Medieval...*, p. 619.

9. Fernando Martín Pérez, "Pequeñas villas y aldeas con acceso al mar en la Castilla bajomedieval. La idea de lo urbano y lo rural en el contexto de la fundación de Comillas", *Actas de la XLVI Semana Internacional de Estudios Medievales de Estella-Lizarra* (en prensa). La actividad de carga y descarga observada como estiba no aparece en la documentación medieval, así como en la Edad Moderna sí, por ejemplo en José Antonio Azpiazu Elorza, Javier Elorza Maizteg, *Deba, una villa de vocación marinera y mercantil*, Deba, Debako Ostolaza Kultur Elkartea, 2011, p. 27: "trabajando en la galeaza de su padre a estibar sacas de lana y habiendo cenado esta noche en compañía de otros, y después yendo a acostarse, después de acostado en la cama dicho Pedro se desmayó e de dicho desmayo era fallecido".

evidencia que la orografía de costa determinaba la intensidad de las labores que quedaban entre los trabajos de tierra y de mar en la costa atlántica durante los siglos medievales.

La actividad pesquera y marina en San Vicente de la Barquera desde sus orígenes queda confirmada por una cata de arqueología subacuática realizada en la zona del muelle en 1984, donde se extrajeron jarras, jarritas y orzas datadas entre los siglos XIII y XIV.[10] La villa objeto de estudio disponía de un modesto muelle y otras infraestructuras portuarias construidas en piedra a finales de la Edad Media.[11] El mantenimiento de dicho muelle generó numerosas imposiciones fiscales gracias a las cuales conocemos la existencia de éste. La primera solicitud de sisa para este fin fue en marzo de 1484[12]. Las características del océano Atlántico hacían del muelle una infraestructura destinada a proteger la villa de los embates de las olas y también para mejorar las condiciones de la carga y descarga de mercancías[13]. Además, el muelle era también una infraestructura de finalidad fiscal, pues en él se cobraban impuestos por la entrada de productos, necesarios tanto para el mantenimiento de la villa y del reino como para la guerra.[14]

El muelle provocó un impacto comercial que repercutió en la vida cotidiana de la villa. La llegada de diferentes productos locales y extranjeros a su mercado franco de cada sábado atrajo la atención de personas que participaron mediante sus trabajos en la división de actividades profesionales. Así, a finales de la Edad Media podemos identificar una amalgama de profesiones de tierra —comerciantes, recueros, arrieros, carpinteros de ribera, cordoneros, artesanos, tenderos, etcétera— y de mar —pescadores, mareantes, maestres, marineros, sardineros, etcétera—. La profesión intermedia de estibador no aparece en las fuentes, pero sí la acción de estiba, la cual aparece reflejada como carga y descarga de mercancías.

En este espacio se desarrollaron unas labores que desembocaron en diferentes categorías de trabajo que se observan en el puerto de la villa objeto

10. VV. AA. *Arqueología subacuática. Un patrimonio secular en peligro*, Imprenta Cervantina, Santander, 1992, p. 31 y 36.

11. "El puerto no es de los mejores de la Costa, por ser de muy poco fondo y lleno de bancos de arena, con que la barra no deja de tener algún peligro [...] tiene un pequeño muelle para embarcar y desembarcar" (José Luis CASADO SOTO, *Cantabria vista por viajeros de los siglos XVI y XVII*, Institución Cultural de Cantabria, Diputación Provincial, Santander, 1980, p. 152-153).

12. AGS, RGS 1484-03, 182.

13. AGS, CC, Pueblos, legajo 17, documento 288.

14. Jesús Ángel SOLÓRZANO TELECHEA, "Las ordenanzas de la Cofradía de Mareantes de San Vicente de la Barquera (1330-1537): un ejemplo temprano de institución para la acción colectiva en la Costa Cantábrica en la Edad Media", *Anuario de Historia del Derecho español*, 81 (Madrid, 2011), p. 1029-1050: 1039-1040: "servir a nuestro señor el rey con pechos [y] con armadas".

de estudio. Así, a continuación, observaremos el trabajo de administración, construcción, carga, descarga, venta y otros trabajos que se llevaron a cabo en el muelle durante el siglo xv. Y, prestaremos atención a estas categorías profesionales divididas en seis niveles: gestión portuaria, construcción, trabajo portuario, marineros y pescadores, personas que manejan barcos atracando o maniobrando dentro y fuera del puerto, y personas que proporcionaron comida y hospitalidad.

Las diferentes categorías laborales que se observan en el puerto de San Vicente de la Barquera a finales del siglo xv y principios del xvi se dividen, en primera instancia, en trabajos de tierra o ribera y trabajos de mar. Las diferentes profesiones que se observan a partir de la documentación disponible responden a seis subgrupos laborales que completan los dos grupos anteriormente citados e incluyen a la práctica totalidad de la vecindad afincada en la villa de San Vicente de la Barquera, entendida como una villa castellana atlántica con unas características comunes al resto de las villas portuarias en cuanto a su paisaje y recursos. También debe indicarse que fue una villa más pesquera que las que quedaban a su Este y más comercial que la mayoría de las que quedaban a su Oeste.[15]

En términos sociolaborales, lo que unía a los centros portuarios del Atlántico castellano era el desempeño de diferentes labores íntimamente ligadas por el mar, que pueden ser divididas en los diferentes subgrupos que se indican en el presente capítulo. En primer lugar, situamos a los oficios relacionados con la administración portuaria. Se trata de un grupo selecto formado por muy pocas personas quienes realizaban sus labores de acuerdo con los intereses del concejo, pertenecieran o no a la cofradía de mareantes de Señor San Vicente. Quizás, el profesional más relevante en este caso es el cogedor bolsero, cargo ocupado normalmente por dos familias de la oligarquía urbana: Boria y Díaz. Las imposiciones ordinarias, como la alcabala o el portazgo, y las imposiciones extraordinarias, como la sisa, eran recaudadas por este cargo concejil. Además, la fiscalidad venía compartida por el preboste de la villa, cargo ocupado normalmente por una familia de hombres buenos: los Oreña; y por el contino, cargo particular de la corona de Castilla, copado por miembros de familias hidalgas castellanas que controlaban las cuentas de acuerdo con los intereses de la casa real.[16] Además, en este grupo también ubicamos al

15. Jesús Ángel Solórzano Telechea, "El fenómeno urbano medieval en Cantabria", Jesús Ángel Solórzano Telechea; Beatriz Arízaga Bolumburu (eds.), *El fenómeno urbano medieval entre el Cantábrico y el Duero*, Micromegas, Santander, 2002, p. 241-307.

16. Miguel Ángel Ladero Quesada, "La casa real en la Baja Edad Media", *Historia, Instituciones, Documentos*, 25 (Sevilla, 1998), p. 327-350.

escribano público de la villa, quien se desplazaba a los lugares donde hubiera que realizar algún escrito. Igualmente, debemos indicar que los alguaciles del corregidor acudían al muelle siempre que su presencia fuera requerida.

La documentación relativa a este segmento es escasa y tiende a hacer referencia a conflictos. De una parte, con relación al cobro de impuestos por los tomadores bolseros, disponemos de una petición de los vecinos de San Vicente de la Barquera contra el concejo de Llanes, al que acusaron de cobrar impuestos sin derecho ni privilegio.[17] De otra parte, disponemos de una mayor cantidad de documentación referente a la labor de los escribanos públicos que se desplazaban a la zona del muelle siempre que se diera una situación que debía ser testificada por escrito. Recuérdese que la relevancia de la actividad fedataria de los escribanos vino en parte dada porque permitía avalar con mayor firmeza el registro escrito de determinados negocios jurídicos. Por ejemplo, Juan Cristóbal de la Serna tuvo que dirigirse al muelle cuando Juan Fernández Galíndez solicitó que Juan Minguélez le restituyese su ballener.[18]

Unido a los oficios públicos relacionados con la justicia y la fiscalidad, los miembros de la cofradía de Pescadores y Mareantes de Señor San Vicente también debían velar por las 38 ordenanzas referentes al trabajo de los mareantes y pescadores que pertenecían a su institución.[19] Los propios cofrades eran quienes se encargaban de velar por el buen cumplimiento de las normas que reglaban la vida en el puerto y en el mar con relación a las horas de trabajo; la descarga de mercancías en unas zonas determinadas; y la venta de los diferentes productos. Por ello, unido al control fiscal y legal observamos el control laboral en el muelle, llevado a cabo por miembros de dicha institución.

Un segundo subgrupo son los constructores, albañiles y defensores del muelle de la villa. Las pinazas atalayeras establecidas por la cofradía de Señor San Vicente en las ordenanzas de 1330 debían no solo proteger a los cofrades sino también controlar que los vecinos no pasaran de la línea de marca establecida por la noche, es decir, hasta donde se podía ver y controlar. Además, fueron numerosos canteros, carpinteros, albañiles y otros profesionales los que hicieron posible la construcción del primer muelle de piedra de la actual co-

17. AGS, RGS 1501-11, 18: "ay puestas çiertas ynposiçiones en la villa de Llanes [...] syn tener tytulo ni previlegio [...] llevan de cada tonel de vino [...] una dobla de oro y en las barcas y navíos y pinaças que van a pescar dis que echan un quinto [...] son en grand daño [...] de las otras personas que van a la dicha villa a vender sus mercadorias".

18. Jesús Ángel SOLÓRZANO TELECHEA, Roberto VÁZQUEZ ÁLVAREZ, Beatriz ARÍZAGA BOLUMBURU, *San Vicente de la Barquera: una villa en conflicto*, Santander, 2004, p. 67-81.

19. Jesús Ángel SOLÓRZANO TELECHEA, "Las ordenanzas de la Cofradía ...", p. 1029-1050.

munidad autónoma de Cantabria. El muelle de piedra de más de cien brazas estaba caído en 1506. Sus calzadas de cal y canto, sus muros, las casas de la ribera y la iglesia de San Vicente fueron construidas y reparadas por canteros, carpinteros y obreros.[20] A diferencia de los oficiales públicos, estos trabajadores cobraban sus salarios de acuerdo con las labores que realizaban, por lo que el concejo tendía a solicitar licencia de sisa para poder hacer frente a estos gastos extraordinarios, pues sus labores suponían un alto coste por los materiales y el trabajo de los profesionales, quienes tendían a reparar mal las obras públicas según la opinión de los vecinos de la villa.[21]

El tercer subgrupo son los diferentes trabajadores que permitían o potenciaban el trabajo de los pescadores y mareantes de la villa. El procurador Juan de Herrera afirmó que casi todos los vecinos de San Vicente de la Barquera vivían de la mar.[22] La pesca en el mar avanzó, entre otros muchos factores, gracias al trabajo que desarrollaron los carpinteros de ribera, los herreros, los toneleros, los calafates, los veleros, los sogueros y los cordeleros. Los carpinteros de ribera construían los barcos. Rodrigo de Ajijo era uno de esos vecinos de la villa que se dedicaba a la carpintería y vivía y trabajaba en el barrio de la Ribera, junto al mar.[23] La construcción y reparación de pinazas y otros barcos de mayor calado requerían igualmente de la labor de herreros que hicieran los clavos, placas, orzas, astrolabios y otras herramientas e instrumentos de navegación y pesca. Sancho de Tagle y Alonso González eran dos de estos herreros que se dedicaban al trabajo de la herrería de ribera.

Además, este subgrupo lo complementaron aquellos vecinos que potenciaron las labores marítimas por medio de la distribución y venta, es decir, quienes generaron intereses por el producto pescado en tierra firme. Nos referimos a los mercaderes de tierra, recueros y arrieros, quienes fundaron una cofradía propia en marzo de 1485.[24] Las sardinas y otros pescados frescos eran transportadas por estos profesionales a villas del interior de Castilla como Villalón de Campos o Dueñas.[25] La cofradía de estos transportistas tenía su

20. AGS, CC, Pueblos, leg. 17, doc. 348. Para la importancia y prestigio de los canteros en las ciudades medievales, Jean Claude Maire Vigueur, "Les grands chantiers dans les villes de l'Italie communale", *Construir la ciudad en la Edad Media,* Beatriz Arízaga Bolumburu; Jesús Ángel Solórzano Telechea (eds.) Instituto de Estudios Riojanos, Logroño, 2010, p. 423-475.

21. AGS, CC, Pueblos, leg. 17, docs. 348, 294 y 322.

22. AGS, CC, Memoriales, leg. 120, doc. 80: "todos vyben por el oficio de la mar [...] de treynta partes las veinte e nueve viben por el oficio e trabto de la mar".

23. ARCV, RREE, 3.1.

24. AGS, RGS, 1485-03, 117.

25. ARCV, RREE, 21.14, 247.13 y 258.22; AGS, RGS 1485-06, 50.

razón de ser en este traslado del pescado fresco principalmente a la villa de Dueñas, donde muchos vecinos de San Vicente de la Barquera tenían tiendas y boticas en las cuales vendían diferentes mercancías entre las que destacaban las sardinas y el pescado fresco venido principalmente de Irlanda.[26] El trabajo de estos profesionales, tan necesario para que el producto pescado llegara al traspaís, era duro no sólo por las condiciones de los caminos, sino por los peligros de éste y los posibles impagos de la mercancía o pérdida de ciertos productos.[27] Aun así, debemos indicar que éste fue uno de los principales trabajos de tierra que hacían posible que los excedentes de la pesca marina fueran rentables.

La obtención del producto correspondía a los pescadores, quienes ocupan el cuarto subgrupo. Se trata no sólo del sector profesional imprescindible para las labores relacionadas con el pescado, sino que la mayor parte de la población de San Vicente de la Barquera y de cualquier villa portuaria del Atlántico se dedicaba a la pesca, ya fuera de altura, de bajura, local o a mayores distancias.[28] El territorio jurisdiccional de la villa disponía de zonas fluviales y marinas para que los vecinos realizaran pesquerías. Las desembocaduras de los ríos Saja y Nansa fueron arrendadas a vecinos, como Juan de Oreña o Juan Gómez de Cosío y su hija María Sánchez, donde pescaban truchas y salmones principalmente.[29] Estos pescados eran costosos, por lo que eran utilizados para el consumo personal, para la venta y para sobornos y cenas suntuosas de los oficiales públicos.[30] Los vecinos más pobres y los niños realizaban pesquerías de bajura y con anzuelo en el mar donde obtenían principalmente sardinas y marisco para consumo propio, como Rodriguillo del Castillo, un niño que falleció realizando una pesquería de este tipo debido a la gangrena de una herida que se hizo en la cabeza con un cuchillo en una cocina.[31] El marisco, cuya obtención era más sencilla, no estaba bien cotizado en la Edad Media, por esa razón era un bien que servía para la alimentación de las clases menos favorecidas económicamente.

---

26. AGS, RGS 1485-06, 50: "han tenido e tienen pues tiendas e botycas en la dicha villa de Duennas en las quales han vendido e venden sus mercadurias de pescados e sardinas".

27. AGS, RGS 1485-03, 117 y 1485-06, 50.

28. Beatriz ARÍZAGA BOLUMBURU, *Gentes de Mar*..., p. 19-44.

29. AGS, RGS 1485-09, 42; ARCV, Pleitos Civiles, Alonso Rodríguez (F) 1264. 1; AGS, RGS 1493-05, 176 y 1500-09, 540.

30. AGS, CC, Pueblos, leg. 17, doc. 305; AGS, RGS, 1496-03, 134. Iago IRIJOA CORTÉS, "Gobierno urbano en San Sebastián a fines de la Edad Media. Crisis de linaje, conflictos y restauración política", *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, 49 (San Sebastián, 2016), nota 322.

31. AGS, RGS, 1489-02, 81: "no lo tenyendo en nada se entro en la mar a sus pesquerias commo tenia de costumbre".

La razón principal por la que San Vicente de la Barquera se pobló fue su accesibilidad a la pesca, lo que otorgaba a quienes allí vivían unos recursos que garantizaban su supervivencia. Los vecinos disponían de sus pinazas para realizar pesca de bajura y altura en las inmediaciones de la villa, con el objetivo de obtener merluza, besugo, congrio y sardinas principalmente, puesto que el salmón del Atlántico se pescaba, sobre todo, en los pozos que hacían en los ríos como el Saja, Eo, Bidasoa, Oria, Urumea o Nansa, cuando estos peces iban a desovar. La pesca se realizaba principalmente por temporadas, aunque se pescaran todo el año. La temporada de la sardina era en verano, entre mayo y septiembre; la de la merluza era en verano y otoño, entre mayo y diciembre; la del besugo abarcaba los meses entre noviembre y abril. El pez que se pescaba todo el año era el congrio. La sardina, el jurel y el congrio son pesca de bajura y el besugo y la merluza de altura, pero estas especies estaban dentro de la barrera o barra delimitada por la cofradía de pescadores desde 1456, por lo que se podían pescar incluso de noche.[32]

Tabla 1: pescados, tipos de pesca y meses de obtención por especies

Pescado	*Tipo de pesca*	*Temporada (meses)*
Sardina	Bajura	May-Jun-Jul-Ag
Merluza	Altura	May-Jun-Jul-Ag-Sept-Oct-Nov-Dic
Besugo	Altura	Nov-Dic-Ene-Feb-Mar-Abr
Congrio	Bajura	Temporada permanente

Muchos vecinos de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar (Santander, Laredo, Castro Urdiales y San Vicente de la Barquera), Llanes y Ribadesella se dirigían hacia la zona de Muros y Noya para realizar pesca de bajura y de canto o altura. Estos vecinos llegaban hasta allí con sus pinazas, sus barcas atalayeras para defenderse y sus barcas salineras, en las que transportaban la sal, a pesar de que los vecinos de Finisterra, Muros y Noya exigieran que compraran allí la sal para salar, secar y ahumar el pescado obtenido en su espacio marítimo.[33]

32. Beatriz Arízaga Bolumburu, "Las actividades económicas...", p. 195-242; Valentín Saínz Díaz, *Notas históricas sobre la villa de San Vicente de la Barquera,* Estvdio, Santander, 1985, p. 518.

33. AGS, RGS 1491-01, 198: "del dicho tiempo acá los vesinos e moradores de las dichas villas e logares solían traher sal [desde sus villas] para salar sus pescados de las villas de Muros e Noya, e que de poco tiempo acá, los vesinos de la dicha villa de Finystere e de otras partes non ge lo dexar traher sy non que lo compren de ellos al preçio que entren, que es doble del presçio porque lo compran de las dichas villas de Muros e Noya"; AGS, RGS 1494-02, 354. La sal que se vendía en Galicia provenía de la franja costera de Francia y Portugal, véase Elisa Ferrerira Priegue, *Galicia en el comercio...* p. 156-161.

Una vez estos pescadores y mareantes se encontraban allí, realizaban labores de pesca, la salaban y la preparaban para transportar y vender aprovechando, hipotéticamente, una red de mercados francos que permitían que su labor en la distancia fuera rentable.[34] Estas labores pesqueras las realizaban mareantes, pescadores y comerciantes de las cofradías, quienes ante cualquier diferencia que tuvieran realizaban juicios internos con sus leyes propias, e incluso por su propia costumbre.[35] Además, el trabajo los llevó a tener relaciones de confianza entre vecinos de diferentes villas como la que se observa, por ejemplo, entre Pedro Ruiz Román, de San Vicente de la Barquera, y Lorenzo García Pantín, de La Coruña.[36]

Las relaciones entre vecinos de diferentes villas del Cantábrico eran muy comunes.[37] En el caso de San Vicente de la Barquera, como de cualquier otra villa portuaria, se observan igualmente en labores a mayor distancia, como era la pesca en Irlanda. Miembros de la familia Oreña descargaron parte de la pesca en el puerto de Bilbao, antes de llevar la mercancía a su villa, debido a un compromiso adquirido previamente.[38] Este tipo de labores, que desembocaban en el puerto de San Vicente de la Barquera, eran las más complejas, pues requerían de unas compañías pesqueras y comerciales que se dirigían a Irlanda y también a las Islas Canarias y Andalucía, para obtener pescado y trigo principalmente, aunque se obtenían otros productos como cuero, alabastro, paños o garbanzos, como se puede observar en la licencia que Fernando el Católico otorgó a Íñigo de Arteita, vecino de Lequeitio desde Medina del Campo días antes de la muerte de Isabel la Católica.[39]

El quinto subgrupo era el de los vendedores del producto descargado. La venta de los productos se llevaba a cabo tanto en el muelle como fuera del espacio portuario —en otros espacios de la villa—. Lo más destacable con re-

---

34. Fernando MARTÍN PÉREZ, "Market networks – Networks of merchants in the Cantabrian Coast in Late Middle Ages", Oral paper in *ESSHC, European Social Science History Conference 2018*. Belfast.

35. ARCV, RREE, 41.52; Margarita SERNA VALLEJO, *Los Rôles d'Oleron. El coutumier marítimo del Atlántico y del Báltico de época medieval y moderna*, Centro de Estudios Montañeses, Santander, 2004. Son muchos los documentos que hacen alusión a una costumbre propia atlántica, incluso sobre las costumbres de delinquir como por ejemplo "la dicha nao se tomo e aver llevado la parte segund costumbre de mareantes deviades llevar" (AGS, RGS 1494-10, 98).

36. Jesús Ángel SOLÓRZANO TELECHEA, Roberto VÁZQUEZ ÁLVAREZ y Beatriz ARÍZAGA BOLUMBURU, *San Vicente …*, p. 63-67.

37. Iago IRIJOA CORTÉS, "Contingentes cantábricos en el poblamiento de una zona guipuzcoana en la Baja Edad Media: el ocaso de la bahía de Pasaia", *Rutas de comunicación marítima y terrestre en los reinos hispánicos durante la Baja Edad Media*, Jesús Ángel SOLÓRZANO, Fernando MARTÍN (coords.), La Ergástula, Madrid, 2020, p. 321-386.

38. AGS, CC, Pueblos, leg. 17, doc. 344.

39. AGS, CC, Cédulas 9, 240, 3.

lación a la venta del pescado se observa en un documento de 1485.[40] Gracias a esta evidencia que ya se ha señalado, sabemos que los vecinos de San Vicente de la Barquera, entre ellos la familia Oreña, tenían pescaderías en el traspaís, como Dueñas, en Palencia. Parte del pescado que los vecinos de San Vicente descargaban en el muelle, partía hacia villas de la Castilla interior, transportado por arrieros que recorrían las calzadas que llevaban al puerto de montaña de Palombera, y desde allí accedían a la cuenca del Duero. Debemos indicar en este caso que debido a que los vecinos de San Vicente de la Barquera eran quienes necesitaban que las calzadas hacia el traspaís, eran quienes debían pagar el mantenimiento de los puentes y calzadas, así como la Universidad de Burgos era el organismo que corría con el coste del mantenimiento de las calzadas que permitían que sus paños llegaran a Bilbao o Santander.[41]

Las personas que desarrollaban acciones de hospitalidad en el muelle de la villa eran quienes ocupan el último subgrupo. En este caso resulta imposible observar ninguna labor específica, aunque sí que sabemos que se realizaban a partir de las ordenanzas de la cofradía de pescadores y mareantes de Señor San Vicente. A partir de este corpus, los cofrades de San Vicente tenían la obligación de asistir y ayudar a cualquier cofrade que se encontrara en una situación de vulnerabilidad, ya fuera por los peligros de la mar, por su edad, por falta de recursos o por fallecimiento del cofrade. De la misma manera, los cofrades tenían la obligación, por ordenanza, de asistir a los familiares de un cofrade fallecido o necesitado.[42]

2. Tipos y categorías de productos descargados y la descarga de estos en el puerto de San Vicente de la Barquera en la Baja Edad Media

Quienes realizaban las labores de carga y descarga desempeñaron un papel importante en el desarrollo portuario, por lo que su trabajo se mostrará en la segunda parte del presente artículo. Analizaremos cómo descargaron los productos que llegaron allí. También se mostrarán los productos que descargaban y cómo los llamaban, ya que su catalogación determinó la entrada de los mismos y las tasas impositivas que generaban para la villa. Así, observaremos las estructuras portuarias que tenía San Vicente de la Barquera a finales del siglo xv. También mostraremos los productos con los que se trabajó y cuáles

40. AGS, RGS 1485-06, 50: "han tenido e tienen pues tiendas e botycas en la dicha villa de Duennas, en las quales han vendido e venden sus mercadurías de pescados e sardinas".
41. AGS, RGS 1498-01, 185.
42. Jesús Ángel Solórzano Telechea, "Las ordenanzas de la Cofradía...", p. 1.029-1.048.

fueron las formas de trabajar en las diferentes áreas de la costa de la villa. Con todo, intentaremos mostrar el funcionamiento del puerto de San Vicente de la Barquera y el trabajo de los residentes de la villa en el muelle al final de la Edad Media.

El mercader Juan Pérez de Villaviciosa, vecino de San Vicente de la Barquera, indicó que el muelle era "muy necesario a esta villa porque se descargaban en las mercadorías que venían por la mar a esta dicha villa".[43] Estos productos eran descargados en el puerto por los vecinos y tripulantes quienes, como veremos, eran estibadores de excepción. La labor en el puerto giraba en torno a los productos que llegaban al muelle y se cargaban en los barcos que partían desde allí. Los productos que eran descargados en el muelle de San Vicente de la Barquera recibían nomenclaturas diferentes dependiendo de la finalidad de estos.

Antes de tratar los tipos y categorías de los productos, haremos alusión a las referencias documentales que abordan la carga y descarga de bienes en la zona objeto de estudio, entendida como paradigma para los diferentes puertos medianos de la costa atlántica castellana. En el caso de San Vicente, la documentación se refiere al muelle o al cay como el lugar donde se cargaban y descargaban las "mercadorías" o mercancías. Los puentes, sin embargo, se definen como las vías a partir de las cuales llegaban a la villa los "bastimentos" o abastecimientos y salían las "mercadorías" o mercancías a lugares del traspaís, como Aguilar de Campoo, Villalón de Campos o Dueñas, donde llevaban, por ejemplo, sal de Bretaña y Francia.[44] Las concesiones, peticiones y denuncias también circulaban por estos caminos. Los vecinos diferenciaban la naturaleza de los productos en función del uso y la vía comercial por la que llegaban. Obviamente ello no era óbice para que pudieran llegar abastecimientos por mar, pero de estos testimonios se deduce que los vecinos percibían que los productos destinados al consumo procedían principalmente por puerto —con excepción del pescado que consumían—, aunque también procedían del interior del reino o el traspaís. La documentación es muy variada y cuesta encontrar un documento donde alguien no indique en primera persona que él descargaba "mercaderías" en el muelle mientras que pueden indicar que han visto a personas descargar "mantenimientos", "bastimientos"o "contingencias" en el puerto. Recordemos también que sólo las mercancías pueden

43. AGS, CC, Pueblos, leg. 17, doc. 288.

44. AGS, RGS 1480-06, 299: "Continuadamente se avía traydo e traya con del reyno de Françia e Bretanna sal a vender a la dicha villa de San Byçente e se avía vendydo e vendía en el salín de la dicha villa e que de allí la mercavan e la trayan para Castilla".

ser cargadas y descargadas, mientras el resto de productos solo podían ser castigados ya que el momento en que eran cargados su naturaleza era mercantil.

La documentación nos muestra otro término más para referirse a los productos que llegaban a la villa: "mantenimientos".[45] Estos mantenimientos llegaban por mar y por tierra, estaban libres de ciertas imposiciones fiscales ordinarias y eran principalmente, tal como indica un documento de 1493, pan, vino, frutas, carne y maderos —también pescados—[46]; estos productos los traían tanto los vecinos de la villa como foráneos. Los mantenimientos respondían a las necesidades de los vecinos y la exención de impuestos indirectos provocaba un abaratamiento del producto final con relación a la mercancía debido al margen de beneficio que quedaba tras la exención fiscal.

La meticulosidad que les llevó a esto debe ser atendida, pues se trataba de algo más que meros productos. Se trataba de lo que la villa y sus vecinos necesitaban para abastecerse, mantenerse y enriquecerse los "bastimentos" y los "mantenimientos" eran aquellos productos de los que los vecinos de la villa se servían para abastecerse en caso de necesidad y de mantener las necesidades cotidianas de la villa; sin embargo, las "mercadorías" eran los productos con que comerciaban y especulaban. Por ejemplo, el pescado servía para abastecerse y para mercadear. Así, los productos eran entendidos y se denominaban de diferentes maneras. Además, entraban a la villa por diferentes vías tal y como puede observarse en la tabla que se ofrece a continuación.

45. Las leyes de Layron contemplan únicamente el trato de las *mercadorías*. Beatriz Arízaga Bolumburu, "Conflictividad por la jurisdicción...", p. 48-55. Los vecinos de San Vicente, en el contexto de su conflicto por la fundación de Comillas, pidieron que en dicho puerto "non puedan cargar ni carguen en el dicho puerto para pasar sobre mar el dicho pan ni vino, ni las otras cosas que allí se fueren a vender por vía de mercadoría e nogoçiçión ni en otra manera alguna. Pero que los vecinos de la dicha Comyllas presentes e futuros de agora e de aquy adelante puedan traer e traygan sobre mar, e en qualesquier sus barcas e pinaças pan e vino e mijo e borona e otras cosas qualesquier para el mantenimiento de sus propias casas e no para tratar ni mercadear con ello salvo solamente el pescado" (AGS, RGS 1498-01, 180). En la *Librería de jueces*, libro del siglo xviii, se matiza de la misma manera los tratos diferentes que se daban a las mercancías, los *bastimentos*, y los mantenimientos. Por ejemplo, se contempla el privilegio que la villa de Bermeo tenía de no pagar diezmo "de las cosas que son *bastimentos* de comer y beber, y mantenimiento de sus vecinos", sin embargo, "sin licencia de los arrendadores no se descargan mercaderías ni cosa alguna de la mar a la tierra". "Los navíos u embacaciones, que huyendo de los enemigos llegan al Puerto de La Coruña con la necesidad de fortuna, o de repararse, no pagan derechos algunos, si no es de las *mercaderías* que vendieren" (Manuel Silvestre Martínez, *Librería de Jueces. Tomo octavo*, Blas Román, Madrid, 1772, p. 325-328).

46. AGS, RGS 1493-10, 163: "mantenimientos a la villa de Sant Viçente de pan e vino e maderos e carnes [...] ni cargasen los mercaderes los pescados ni otras mercadurías".

TABLA 2: tipos de productos que entraban a la villa por sus infraestructuras de abastecimiento y el "abra de fuera la casa", a partir de las fuentes de finales de la Edad Media

Tipo de productos	*Productos*	*Infraestructuras de abastecimiento*	*Imposiciones fiscales ordinarias*	*Imposiciones fiscales extraordinarias*
Mercadorías	Pescado (congrio, sardina, merluza, besugo), Vino, Aceite, Saín, Centeno, Trigo, Paños, Lienzos, Mercerías, Alonas, Sal, Orfebrería, Trapos, Cubertería, Cuero.	Muelle (mar)	SÍ	SÍ
Bastimentos	Pan, Trigo, Carne, Vino, Vinagre, Pescado, Agua.	Puentes y calzadas (tierra) / Muelle (mar)	NO	SÍ
Mantenimientos	Pan, Frutas, Vino, Vinagre, Aceite, Pescado, Carne, Maderas, Mijo, Borona	Puentes y calzadas (tierra) / Abra fuera la casa (mar)	NO	SÍ

Nos ceñimos a la información que nos dan las fuentes de la villa, sin prestar atención a lo que pueda referirse a cuestiones económicas. Tal y como lo llamaban y la importancia que dieron a estos espacios para tales fines, evidencia el uso de estos espacios por los vecinos de San Vicente de la Barquera. Por ello entendemos —con relación a los lugares—, que estas infraestructuras y el denominado "abra fuera la casa" que puede observarse en la tabla deben encontrarse en este punto a pesar de no estar todos ubicados en el espacio urbano barquereño. El abra completaba el muelle y los puentes completaban los caminos. Con relación a la nomenclatura de los productos podemos observar en la tabla que las "mercadorías" eran productos de cierto valor, los "bastimentos" y "mantenimientos" guardan una estrecha relación en cuanto a los productos de alimentación, pero los "mantenimientos" también incluyen materiales de construcción. De ello extraemos que los mantenimientos eran los productos que servían cubrir la demanda constante de la villa para

mantener las estructuras y a los vecinos mientras que los "bastimentos" eran los productos que respondían a necesidades en momentos de carencia o crisis.

El once de abril de 1496, los miembros de la cofradía de Pescadores y Mareantes de Señor San Vicente declararon, con relación a la carga y descarga de mercancías, que tenían por uso y costumbre en la villa "que todos los mantenimientos que a la dicha villa trayeren por la mar [...] en la parte de la dicha abra que se dice fuera la casa, sean francos e libres e quitos de diezmos e de todos los otros derechos".[47] Por lo tanto, nos estamos refiriendo a un espacio de puerto franco, destinado al bien común ubicado en la otra orilla de la ría del Peral, en la Barquera. Tanto los vecinos como los extranjeros llevaban a él carnes, pescados, pan, vinos, frutas y otros muchos mantenimientos quitos de imposiciones fiscales desde Inglaterra, Bretaña y otros lugares. Esto permitió a la villa estar "contynuamente muy basteçida de todos los mantenimientos neçesarios".[48] Aun así, hubo quien aprovechó la existencia de este espacio privilegiado para comprar mercancías, como el vecino de Bilbao Juan de Ormacha. Éste compró un barco con vino blanco y tinto en el abra de la villa, pero se negó al pago de sisa que la villa tenía aprobada en ese momento.[49] Evidentemente, ni concejo ni vecinos podían permitir este tipo de acciones, pues si el concejo permitía esta alternativa en su perjuicio era para que llegaran los productos necesarios para el mantenimiento de la villa y sus vecinos, siendo los productos vendidos por precio más asequible, pero no para que nadie hiciera negocio aprovechándose de ello.

Con esta información, observamos que el muelle localizado en la villa no era el único espacio que servía de zona de carga y descarga de productos en San Vicente de la Barquera durante el siglo xv. Eso sí, el muelle o cay que encontramos en las fuentes documentales era el espacio articulado tanto física como fiscalmente para el trato de las "mercadorías", mientras este abra de "fuera la casa" era el espacio por el que entraban los "mantenimientos". Ahora bien, una ordenanza eliminó ciertas cláusulas de esta ventaja, pues en 1500 el concejo de San Vicente de la Barquera, y la cofradía de Mareantes de Señor San Vicente, denunciaron a Juan de Cosío y Juan de Oreña por meter vino extranjero en la villa sin licencia del regimiento, y cuando había vino barquereño que vender.[50] Es decir —dentro de las ventajas que ciertas cues-

47. AGS, RGS 1496-04, 152.
48. AGS, RGS 1496-04, 152.
49. ARCV, RREE, 233,2.
50. ARCV, Pleitos Civiles, Alonso Rodríguez (c), 786,1. El proteccionismo sobre los productos autóctonos era común en las villas del norte peninsular, por lo que es llamativo que los vecinos de la villa reivindicaran la utilidad de este abra de fuera la casa a finales de la Edad Media.

tiones puntuales otorgaban—, la necesidad de que ciertos productos llegaran desde otros lugares desaparecía si la villa disponía de lo que se transportaba, pues desaparecía la necesidad y con ella la cuestión de que la exención fiscal fuera justa.

Todos estos espacios eran zonas donde los productos se cargaban y descargaban. Quien los descargaba es una cuestión que no debe escapar a nuestra atención. Para el caso de San Vicente de la Barquera, disponemos de una gran cantidad de registros documentales que hacen alusión a la carga y descarga de estos productos en el muelle de la villa. Pese a la gran cantidad de documentos de que disponemos para este caso, carecemos de referencias específicas sobre algún vecino que realizara labores de estiba portuaria, tampoco hay ningún vecino que se presentase en algún pleito como estibador, cargador o algún término que indicase que la estiba portuaria fuera la labor profesional de ninguno de los vecinos de esta villa. Además, debemos indicar que se declara en numerosos documentos que los vecinos realizaban carga y descarga o que el muelle era el lugar preparado para la carga y descarga de mercancías. Esto nos invita a entender que San Vicente de la Barquera —y la mayoría de las villas portuarias del Cantábrico— carecían de una complejidad tal para disponer de estibadores profesionales que descargaran los productos anteriormente citados, independientemente de que disfrutaran de mayores o menores incentivos económicos. Otra hipótesis que debemos plantear y que consideramos que debe ser trabajada es plantear si la construcción de grúas en los muelles fue el germen para el nacimiento de un gremio profesional como es el de los estribadores.

De esta manera, las fuentes documentales se refieren a la actividad de la estiba portuaria como una labor inherente a otras labores. Mostraré a continuación una serie de documentos que evidencian la ausencia de estibadores profesionales en la villa. Por ejemplo, el muelle se observaba como una infraestructura donde "se descargan las mercadorías que vienen por la mar".[51] También en el contexto de la fundación de la futura villa de Comillas, el concejo de San Vicente indicó que los propios vecinos practicaban la estiba de manera no profesional, pues se denunció que en la playa del lugar de Cumillas "se fasen cargas e descargas",[52] además solicitaban que "por vía de mercadeo ny negociación ny en otra manera ny pudiesen traher ny descargar en el dicho puerto [de Comillas] por vía de mercadería cosa alguna, e que non hiziesen otro cargo ny descargo en el dicho puerto" sino que "fuesen

51. AGS, CC, Pueblos, leg. 17, doc. 348 y doc. 324.
52. AGS, RGS 1480-06, 297.

obligados a traer e descargar sus pescados a la dicha villa [de San Vicente de la Barquera]".[53] Con relación a este tema, hay un documento especialmente esclarecedor porque nos indica directamente que los propios mercaderes y pescadores eran quienes realizaban la estiba marítima, pues se indica que "pan e vino e maderos e carnes e otras mercadorías ni cargasen los [propios] mercaderes los pescados e otras mercaderías en la dicha villa [de Comillas].[54] Igualmente —en primera persona—, Pedro Re, vecino de San Vicente, indicó que él mismo descargó su mercancía pues "él pudo descargar el dicho su pescado e mercadoryas en la dicha villa".[55]

Conclusión

A partir del presente artículo hemos observado las labores que se desarrollaron en el puerto de San Vicente de la Barquera a finales de la Edad Media, quiénes lo desarrollaban y qué productos se trabajaban en el muelle y abra. La realidad de esta villa puede servir, al igual que el resto de las villas portuarias del Atlántico castellano, como ejemplo paradigmático de la realidad laboral de una villa pesquera y portuaria donde la mayor parte de la población vivía del mar. En este sentido, debemos indicar de nuevo la necesidad de una monografía que aborde la Historia de los puertos de la Castilla atlántica.

Se han mostrado los diferentes grupos profesionales que podemos extraer de la documentación basándonos en un esquema que aglutina las labores de mar y tierra. Así hemos recorrido los trabajos íntimamente relacionados con el mar como podían ser oficiales, comerciantes, pescadores, mareantes o carpinteros y constructores. Todos ellos articularon las actividades de extracción, producción, transporte y venta de los productos extraídos del mar. Gracias al trabajo de sus gentes, San Vicente de la Barquera —al igual que los otros puertos de Atlántico— se articuló como villa portuaria y mantuvo las calzadas que lo comunicaban con su traspaís o *hinterland*.

La segunda parte ha abordado los productos que llegaban a la villa y el tratamiento que se les aplicaba con el objeto de catalogarlos. En ese sentido hemos diferenciado los abastecimientos y mantenimientos de las mercancías. Pero todos estos productos debían ser cargados y descargados, pues esa labor era y es la que coligaba la labor marina y la terrestre. El tratamiento lingüístico de la tipología del producto no debe escapar a nuestros ojos, pues con ello nos indican si eran productos necesarios de excepción —bastimentos—, si eran

53. AGS, RGS, 1498-01, 180; AGS, CC, Pueblos, leg. 17, doc. 340.
54. AGS, RGS 1493-05, 163.
55. ARCV, RREE, 14.15.

productos que respondían a necesidades cotidianas —mantenimientos—, o si, por el contrario, la necesidad de su llegada y venta respondía más al interés del mercader que de la villa —mercadorias—.

En cuanto a la carga y descarga de las mercancías debemos indicar la necesidad de un estudio de conjunto para las villas del Atlántico castellano con el objetivo de disponer de una visión más completa sobre una labor tan desconocida como necesaria. Así, en el caso de San Vicente de la Barquera, no podemos evitar señalar la posibilidad, más que plausible, de que los propios marinos fueran quienes descargaban la mercancía que transportaban en sus barcos, cuya primera descarga iba desde estos de mayor calado a sus bajeles, bateles, alas, gallupas y pinazas —o los hombros—. Con relación a esta labor, tampoco podemos evitar identificarla como una actividad profesional propia de unos puertos más complejos de lo que podían ser San Vicente de la Barquera o Llanes, por ejemplo, a finales del siglo XV y principios del siglo XVI. Por ello entendemos que era una labor añadida de comerciantes y pescadores, lo que no quita que recibieran ayudas de vecinos, pero siempre entendiéndolo como favores (más o menos remunerados) que como labores profesionales. Por ello ningún vecino indicó en ningún momento la presencia de estos profesionales o se identificó como tal. De hecho, la documentación evidencia que era una actividad anónima o particular, es decir, se hacía carga y descarga en el muelle entendido prácticamente como costumbre, y cuando disponemos de alguna evidencia más específica, eran los propietarios de las mercancías quienes realizaban la carga y descarga de sus productos en un espacio que aunaba las labores terrestres y marítimas del mundo portuario de la Castilla atlántica en la Baja Edad Media.

Con todo, hemos analizado la realidad laboral y mercantil de un puerto del Atlántico castellano en el siglo XV y principios del siglo XVI. Aportamos así un grano de arena para una montaña que debería abordar en un futuro la realidad laboral y portuaria de los puertos del Atlántico castellano donde se incluyan los espacios físicos, las labores de las gentes de mar y el trato que dieron a los productos los vecinos de las villas portuarias del Atlántico castellano a fines de la Edad Media.

LOS CONSULADOS DE CASTELLANOS EN LA CORONA DE ARAGÓN: UN ESTADO DE LA CUESTIÓN

Inazio Conde Mendoza
Universidad de Cantabria

Introducción[1]

La presencia de castellanos en estas ciudades de la Corona de Aragón —Barcelona, Valencia y Palma de Mallorca— es notable en la documentación de tipo mercantil de los siglos xiv y xv. Su huella en diversos tipos de fuentes atestigua un conjunto de relaciones de muy variado carácter: económico y mercantil, político o militar, algo que no es extraño si tenemos en cuenta que el contacto entre ambas monarquías —la castellana y la aragonesa— es una realidad que abarca todo el período bajomedieval. No se debe este contacto únicamente a la geografía o al desarrollo histórico y político de ambas formaciones —que alternaron períodos de paz y de guerra—, sino también a necesidades de carácter comercial y económico que los castellanos satisficieron allá donde participaron, ya fuera de manera intermitente o constante. Si bien las relaciones entre las Coronas fueron complicadas en el s. xiv, cuando la Guerra de los Dos Pedros llevó a una situación extrema el conflicto, encontramos otros períodos, como el de finales del s. xiv, de "expansión de las relaciones comerciales".[2]

---

1. Este trabajo se inscribe en las tareas de investigación del proyecto: "Política, instituciones y gobernanza de las villas y ciudades portuarias de la Europa Atlántica en la Baja Edad Media: análisis comparativo transnacional" (HAR2017-83801-P).

2. Sobre las repercusiones de los episodios de guerra y paz en el comercio castellano con Valencia, Máximo Diago Hernando, "La "quema". Trayectoria histórica de un impuesto sobre los flujos comerciales de Castilla y Aragón (siglos xiv y xv)", *Anuario de estudios medievales*, 30, 1 (Barcelona, 2000), p. 92; David Igual Luis, "¿Los mercaderes son "egualadors del món"? Autóctonos y extranjeros en el comercio bajomedieval de Valencia", *Anales de la Universidad de Alicante, Historia medieval,* 18 (Alicante, 2012-2014), p 142.

La historia del impuesto de la quema en Valencia, creado para compensar los perjuicios ocasionados por ataques a la propiedad de los súbditos de la Corona de Aragón en Castilla, y viceversa, es, al mismo tiempo, un indicador de la existencia de este tipo de contactos —no en vano, se concibe como un remedio al problema de las represalias— y un recordatorio de que existió una voluntad de eliminar, o, al menos, reducir las trabas que perduraron durante décadas para un mayor desarrollo de dinámicas de cooperación. La adopción de medidas sobre los extranjeros en uno u otro sentido, es decir, en forma bien de trabas y requisitos, bien garantistas, muchas veces fruto de una política oscilante y poco coherente a medio plazo, caracterizan este período.[3] De igual manera, oscila la posición de valencianos o barceloneses respecto a la presencia extranjera castellana y su recepción.[4]

Es el siglo XIV el que presencia la entrada de las naos castellanas —destaca, en ese sentido, el peso de las gentes del Cantábrico— en aguas Mediterráneas, sin duda beneficiándose de las posiciones adquiridas en Andalucía.[5] No pretendemos examinar aquí las características de este comercio, sino simplemente aclarar, como lo han hecho tantos autores, que la presencia castellana en el Mediterráneo es temprana y que se trataría, fundamentalmente, pero no en exclusiva, de patrones de embarcaciones. Para ellos, la actividad comercial tiene, en la esfera del transporte, una serie de dificultades inherentes a la misma. Fruto de la propia naturaleza del acto del transporte existen dificultades en materia de navegación, la cual depende, en parte, de fenómenos naturales y también provocadas por la injerencia de otros agentes, como el peligro de la piratería y corso, pues no hay que olvidar que los propios patrones pueden ejercer estas actividades en el transcurso de sus periplos.

Además, la inestabilidad política y las situaciones de conflicto entre poderes públicos, como las guerras, pueden, por una parte, acentuar los episodios piráticos y de corso y, además, incitar a los monarcas a decretar confiscaciones, tasas impositivas o, en el caso de los municipios, a legislar contra los comerciantes o marinos foráneos.[6] Todas estas eventualidades y situaciones nos

3. Máximo DIAGO HERNANDO, *La "quema"*...p. 93.

4. En 1419 se menciona, en Valencia, que a los castellanos se les trata como "a propris conciutadans" (David IGUAL LUIS, "¿Los mercaderes...", p. 124.

5. Estudiadas por Manuela RONQUILLO RUBIO, *Los vascos en Sevilla y su tierra durante los siglos XIII, XIV y XV. Fundamentos de su éxito y permanencia*, Diputación Foral de Bizkaia, Bilbao, 2004. Sobre la presencia extranjera en Valencia, "cuyo auge se sitúa en las décadas finales del s. XIV", Enrique CRUSELLES GÓMEZ, "Tras las estelas de Europa: colonias mercantiles extranjeras y cambio social (Valencia, siglo XV)", *e-Spania* (en línea, 31 octubre 2015), p. 22. <https://journals.openedition.org/e-spania/24979#quotation>. Consultado: 10 de diciembre de 2019.

6. David IGUAL LUIS, *¿Los mercaderes*... p. 142; David IGUAL LUIS, "Las colonias de mercaderes extranjeros", *Ciudad y reino. Claves del siglo de oro valenciano,* Rafael NARBONA VIZCAÍNO (coord.), Ajuntament de València, Delegación de cultura, Valencia, 2015, p. 156-158.

pueden ayudar a entender cómo, para un grupo que comparte origen y que por multitud de razones se encuentra en un puerto lejos de su tierra, se hace necesaria la existencia de instituciones que les permitan dar culto, proveer alojamiento, depositar las mercancías, acceder a los notarios y, relacionado con el tema que estamos tratando, resolver rápidamente las disputas y ser representados ante las instituciones de la plaza de acogida.

1. Los estudios sobre los consulados de castellanos

Los cónsules de castellanos, que se crearon en diferentes puertos del Mediterráneo, han sido abordados, sobre todo, en Barcelona y Mallorca, si bien el caso de Valencia ha suscitado también el interés de los especialistas del tema. Más allá de estas plazas tenemos los estudios de Ferreira Priegue —que los ha trabajado también en el sur de Francia (Provenza), Italia (Génova) y en posesiones como Siracusa— e István Szászdi para el caso en Venecia.[7]

Cada uno de los autores que ha vuelto a tratar el tema, al comienzo de sus artículos y capítulos, ha repasado los trabajos previos, que retomamos aquí. Además de los estudios especializados en los consulados de castellanos, otras obras o artículos sobre los consulados y colonias de carácter más general, que no tratan específicamente de los castellanos, también los mencionan.[8] Incluso obras centradas en una única ciudad, como las de Carrère sobre el puerto de Barcelona y, para el valenciano, Guiral y David Igual, que dedica un capítulo de la obra *Valencia e Italia en el S. XV* a la organización institucional de las colonias, incorporan menciones a estos consulados.[9]

Como ya hemos mencionado, fue Ferrer i Mallol quien presentó en 1964 un conjunto de documentos sobre los consulados de castellanos en Cataluña y Baleares, "no exhaustivo ni orgánico pero con cierta unidad, sin esperar a que nuevos hallazgos permitiesen hacer un estudio más completo".[10] La

7. István Szászdi León-Borja, "Los cónsules de Portugal, Castilla y Aragón en Venecia durante los siglos XV-XVII", *Revista de historia moderna,* 16 (Alicante, 1997), p. 179-214.

8. Hilario Casado Alonso, "Las colonias de mercaderes castellanos en Europa (siglos XV y XVI)", *Castilla y Europa, comercio y mercaderes en los siglos XIV, XV y XVI. V Centenario de la fundación del consulado de Mar de Burgos,* Hilario Casado Alonso (ed.), Excma. Diputación Provincial de Burgos, Burgos, 1995, p. 15-56; David Abulafia, "Las redes consulares del Mediterráneo: función, orígenes y desarrollo", *Mediterraneum, El esplendor del mediterráneo medieval, S. XIII-XV*, Joan Alemany y Xavier Barral (eds.), Lunwerg Editores, Madrid, 2004, p. 338-351.

9. Claude Carrère, *Barcelone: centre économique 1380-1462*, Mouton & Co Paris-La Haye, 1967; Jacqueline Guiral, *Valencia, puerto mediterráneo en el siglo XV (1410-1525),* Edicions Alfons el Magnànim, Institució Valenciana d´Estudis i Investigació, Valencia, 1989; David Igual Luis, *Valencia e Italia en el siglo XV*, Bancaixa, Vilareal, 1998.

10. María Teresa Ferrer i Mallol, "De nuevo sobre el Consulado de Castellanos en Cataluña y Mallorca a fines del siglo XIV", *Poder y sociedad en la Baja Edad Media hispánica: estudios en homenaje al*

unidad cronológica de documentos y la falta de conocimientos del tema le impulsaron a publicar estos seis documentos procedentes del Archivo de la Corona de Aragón —la mayor parte de ellos relativos al nombramiento— sobre una institución que no era nueva en 1399 y que databa de, como mínimo, mitad del siglo xv.[11]

En 1988, Elisa Ferreira Priegue, en su tesis doctoral *Galicia en el comercio marítimo medieval,* dedicaba seis páginas a estudiar los Consulados de Castellanos con citas a documentos del Archivo Histórico de Protocolos de Barcelona, del Archivo General de Simanca, y a las obras de Heers, Cortázar e Hinojosa Montalvo. En esta aportación corregía o completaba algunas propuestas de Ferrer i Mallol.[12]

Continuaba el estudio sobre el tema Pau Cateura en 1989, con un artículo sobre los "*Consolats estrangers a les Illes Balears (1347-1500)*", entre los que encontramos a los castellanos, donde analiza un pleito de 1398 en Mallorca por el oficio de cónsul y proporciona, entre otros datos, información sobre aranceles cobrados por el cónsul en el puerto.[13] Además, recoge una lista de las setenta y tres personas que desempeñaron el oficio de cónsul para las diversas naciones presentes en Mallorca, llegando hasta diecinueve el número de castellanos.

El mismo autor publicaba, en 1994, un artículo dedicado estrictamente al consulado de castellanos en Mallorca, en el que aportaba nuevas noticias para el siglo xiv, y alargaba su estudio hacia el siglo xv. En esta contribución al II Congreso de Historia de Andalucía repasaba, además, el tratamiento historiográfico a los estudios sobre el comercio mallorquín, y ponía de relieve la notable participación vasca, gallega —de hecho, cita la tesis de Ferreira Priegue— y cántabra entre 1324 y 1332, aunque la documentación notarial de la primera mitad del s xv también muestra presencia castellana.[14] Asimismo, repasa las fuentes que han permitido estudiar las relaciones comerciales en Mallorca e incluye en el apéndice un listado con lo que conocía de los quince

profesor Luis Vicente Díaz Martín, Carlos Manuel Reglero de la Fuente (coord.), vol. 2, Universidad de Valladolid, Secretariado de Publicaciones e Intercambio, Valladolid, 2002, p. 951-970.

11. "e aquestos officios han acostumado de dar vuestros predecessores de buena memoria..." (María Teresa Ferrer i Mallol, "Documents sobre el consolat de castellans a Catalunya i Balears", *Anuario de Estudios Medievales*, 1 (Barcelona, 1964), p. 599).

12. Elisa Ferreira Priegue, *Galicia en el comercio marítimo medieval,* Fundación "Pedro Barrie de la Maza", Universidad de Santiago de Compostela, 1987, p. 475-480.

13. Pau Cateura Bennasser, "Consolats estrangers a les illes Balears (1347-1500)", *Mayurqa*, 22, (Palma de Mallorca, 1989), p. 173.

14. Pau Cateura Bennasser, "El consulado medieval de Castilla en el reino de Mallorca", *Actas del II Congreso de Historia de Andalucía. Historia Medieval, II,* Publicaciones de la Consejería de Cultura y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, Córdoba, 1994, p. 291-292.

cónsules de castellanos, algunos de los cuales ya había incluido en el artículo de 1989, con añadidos nuevos.[15]

En 1995, Elisa Ferreira volvía a tratar los consulados de castellanos en el Mediterráneo, en forma de una contribución a la obra conmemorativa del V Centenario de la Fundación del consulado del mar de Burgos, titulada "Castilla y Europa. Comercio, mercaderes en los siglos xiv, xv y xvi", y coordinada por Hilario Casado.[16] Probablemente se trate del estudio de conjunto más claro y coherente porque, hasta que escribió su capítulo —sin duda debido a la escasa y dispersa huella documental de este cónsul— únicamente se habían estudiado ciertas plazas en artículos que recogían nuevos hallazgos y noticias o actualizaciones de la información sobre estas. Su intención se limitaba, sin embargo, no a hacer un estudio "profundo sobre este oficio consular, sino dar un primer paso para sistematizar los datos y marcar una línea de investigación, que preveía que podía ser laboriosa".[17] Sea como fuere, las informaciones que recogía eran valiosas: la categorización de los conceptos, el recorrido por los antecedentes históricos de la institución, la distinción entre los consulados de extranjeros y consulados del mar y un repaso a lo que se conocía de la aparición y evolución del oficio, la naturaleza, las funciones, el perfil de los cónsules y de sus súbditos, el área de jurisdicción —recorriendo plaza por plaza el Mediterráneo—, la provisión del cargo y un último apartado sobre la evolución del oficio consular hacen de ella una síntesis bastante completa. Recoge, además, en el apéndice, cinco documentos y una lista que incluye dieciséis cónsules de castellanos en el Mediterráneo, y uno de vizcaínos y guipuzcoanos en Valencia, de un total de cuarenta y siete personas entre Cónsules de Castellanos, de Españoles, de Vizcaínos y de Guipuzcoanos por todo el Mediterráneo. Entre las obras citadas en este capítulo, encontramos las de Guiral y Ferrer i Mallol —no a Pau Cateura—, porque se centra en la documentación, tanto la notarial genovesa y marsellesa como la barcelonesa del notario Bernat Nadal. Cita también documentación castellana del Registro General del Sello y los documentos de la Cancillería aragonesa recogidos por Ferrer i Mallol, además de aportaciones de otros autores como Muntaner.

---

15. Pau Cateura Bennasser, "El consulado...", p. 297.

16. Elisa Ferreira Priegue, "Cónsules de castellanos y cónsules de españoles en el Mediterráneo bajomedieval", *Castilla y Europa, comercio y mercaderes en los siglos xiv, xv y xvi. V Centenario de la fundación del consulado de Mar de Burgos*, Hilario Casado Alonso (ed.), Excma. Diputación Provincial de Burgos, Burgos, 1995, p. 191-239. El protagonismo del Mediterráneo en las contribuciones es evidente si tenemos en cuenta que el libro recoge también el capítulo "Comercio atlántico y operadores económicos castellanos en el Mediterráneo: Mallorca en la Baja Edad Media", de Coral Cuadrada y María Dolores López, p. 115-154.

17. María Teresa Ferrer i Mallol,"De nuevo...", p. 951.

Prácticamente coincide temporalmente esta publicación con la de István Szászdi en los Annales de la Universidad de Alicante de 1995, en forma de un artículo sobre el consulado castellano de Mallorca en la Baja Edad Media.[18] En él, citando a Ferrer i Mallol, Cateura y a la reciente publicación de Ferreira Priegue, resolvía algunas de las dudas sobre nombramientos disputados, y afirmaba que los cónsules tenían vinculación con los reyes de Aragón. En estas páginas, Szászdi analiza el consulado de castellanos y portugueses, el consulado catalán de Málaga y la evolución del oficio en época de los Reyes Católicos, estableciendo esclarecedoras comparaciones, recogiendo las aportaciones anteriores y prolongando el estudio a los últimos tiempos de la Edad Media. Además, en el apéndice documental publicaba la merced del oficio de cónsul de castellanos de ciudad y reino de Mallorca en 1485.

Un año después, en 1996, István Szászdi e Inés Rodríguez publicaron un artículo sobre el consulado de castellanos de Barcelona, donde el hallazgo de un nuevo documento les servía, además de para comentarlo, "como pretexto para revisar lo hasta ahora escrito sobre dicho oficio".[19] Se menciona, en primer lugar, el papel del rey Martín el Humano en el contexto internacional de finales del s. XIV para revitalizar el comercio y continúa, citando otros autores, afirmando que el consulado era un oficio público y subrayando el protagonismo de los patrones vascos; pues el documento del 5 de diciembre de 1506 es una real provisión que trata de la incapacidad del cónsul Johan Castello por ser converso y la protesta de estos vascos.[20]

Por último, Ferrer i Mallol publicó en 2002 "De nuevo sobre el Consulado de Castellanos en Cataluña y Mallorca a fines del siglo XIV", donde repasaba, en primer lugar, las diferentes obras que habían sucedido a su publicación de 1964 y, además, profundizaba en la documentación dispersa compuesta por fondos del ACA, AHCB y AHPB para clarificar los episodios más confusos de ambos consulados a fines del s. XIV. Esta época estuvo, en Mallorca, plagada de dobles nombramientos y de disputas como la que tuvo lugar entre los dos primeros cónsules de castellanos, Pedro Fernández de Alcañiz y Juan García de Guadalajara, conocidas gracias a la documentación del ACA. Repasa a continuación el caso barcelonés y dedica los siguientes capítulos a aclarar el nombramiento, las funciones, la función y a comentar otros aspectos

18. István SZÁSZDI LEÓN-BORJA, "Sobre el Consulado Castellano de Mallorca en la Baja Edad Media", *Anales de la Universidad de Alicante. Historia Medieval*, 10 (Alicante, 1995), p. 215-232.

19. István SZÁSZDI LEÓN-BORJA, Inés RODRÍGUEZ, "Un documento inédito sobre el Consulado de Castellanos de Barcelona y algunas consideraciones sobre éste", *Estudis Histories i Documents dels Arxius de Protocols,* 14 (Barcelona, 1996), p. 229-239.

20. István SZÁSZDI LEÓN-BORJA, Inés Rodríguez, "Un documento...", p. 230-232. El documento en cuestión es: AGS, RGS 1506-12.

de la vida y la actividad de los cónsules castellanos. La documentación notarial del AHPB que consultó provenía de una pequeña parte de los amplios fondos del notario Bernat Nadal, que llegan a las 191 piezas archivísticas.[21]

2. El problema de las fuentes

Prácticamente, todos los autores han lamentado la dificultad que la documentación plantea a la hora de abordar el tema de los consulados castellanos en la Corona de Aragón, hasta el punto de que las diferentes contribuciones han ido apareciendo a medida que nuevas fuentes iluminaban la figura del cónsul de castellanos, y la extraían de la oscuridad historiográfica en la que estaba sumida. Nuestro conocimiento de las personas que desempeñaban el oficio de cónsul procede a partir de la concesión por gobierno local o "nacionales" de los privilegios de creación de consulado, o la noticia de alguien que actúa como tal.[22]

Las informaciones pueden ser extraídas, por tanto, principalmente de la documentación cancilleresca y notarial, aunque es muy pequeña la parte que constituyen las actividades del cónsul "como persona privada" y de actividad consular —elección, cese o destitución— en el total de documentación de ciertas ciudades.[23] Es por ello que uno de quienes la estudiaron, Szászdi, calificó a esta documentación como "escasa y mal conocida".[24]

De similar modo se expresaba Santos Coronas, quien observaba que "la escasez de noticias suministradas por esta documentación impide precisar el carácter y las funciones de estos consulados de comerciantes castellanos", en referencia a los seis documentos que Ferrer i Mallol había encontrado.[25] Sin embargo, y como los autores posteriores han demostrado, lo que parecía imposible se ha realizado, bien es cierto que con limitaciones e incógnitas sin resolver. Parece, por tanto, que las nuevas informaciones que podremos obtener acerca de la figura del cónsul dependen, en gran medida, de los trabajos que sobre la ingente cantidad de documentación notarial barcelonesa y mallorquina se realicen en el futuro.

21. María Teresa Ferrer i Mallol, "De nuevo...", p. 951.

22. Hilario Casado Alonso, *El triunfo de Mercurio: la presencia castellana en Europa: (siglos xv y xvi),* Cajacírculo, Burgos, 2003, p. 18.

23. Elisa Ferreira Priegue, "Cónsules de castellanos...", p. 193.

24. István Szászdi León-Borja, "Sobre el Consulado...", p. 215.

25. Santos Manuel Coronas González, *Derecho mercantil castellano. Dos estudios históricos*, Colegio Universitario de León, León, 1979, p. 186.

3. Las distintas consideraciones sobre el carácter y cronología de la presencia castellana: una comparación entre mapas

Si bien es cierto que existe consenso en muchos aspectos acerca de la figura del cónsul, como en lo que se refiere al nombramiento, procedimiento o funciones, no existe una uniformidad similar en lo que respecta a la cronología o a la denominación del colectivo castellano en los puertos mediterráneos, sobre todo en la existencia o no de un "colonia", algo que trataremos más adelante.

En las diferentes aportaciones gráficas en forma de mapa, advertimos notables diferencias de consideración tanto nominales como cronológicas cuando nos fijamos en las plazas mediterráneas en las que la presencia castellana era visible, como comprobaremos a continuación. Dichos mapas aparecen en tres de las obras ya mencionadas, concretamente en el capítulo de Ferreira Priegue de 1995,[26] en la obra de Hilario Casado de 2003[27] y, por último, en el estudio de David Abulafia sobre los consulados en el Mediterráneo de 2004.[28]

En primer lugar, Elisa Ferreira Priegue distingue en la leyenda de su mapa —entre 1388 y 1504, pero sin distinción entre las menciones que se encuentran entre estas dos fechas límite— cuatro categorías: cónsules de castellanos, lugartenientes, cónsules de españoles y cónsules de vizcaínos y guipuzcoanos. En el Mediterráneo más occidental aparecen como plazas con cónsules de castellanos las de Valencia, Mallorca y Barcelona; con lugartenientes las de Ibiza y Menorca —aunque con dudas expresadas con un signo de interrogación—, y, por último, Valencia con cónsules de vizcaínos y guipuzcoanos. Hacia Oriente, encontramos cónsules de castellanos en Marsella, Niza, Villefranche, Génova, Pisa y Florencia; cónsules de españoles en Savona, Niza, Génova, Pisa, Florencia, Roma, Nápoles y Chíos; lugartenientes en Siracusa, Talamonte, Civitavecchia, Génova, Savona; y otro cónsul de vizcaínos y guipuzcoanos en Siracusa.

En segundo lugar, Hilario Casado distingue entre colonias, consulados y asentamientos menores. Primero, considera la presencia en Valencia, Barcelona y Mallorca como "colonias" y no consulados, similares a la de Roma. El término consulado lo reservaría para la institución castellana en Florencia. Y, por último, el conjunto de "asentamientos menores" castellanos estaría formado por Aigües Mortes, Marsella, Niza, Génova, Civitavecchia, Nápoles y Palermo.

26. Elisa Ferreira Priegue, "Cónsules...", p. 216.
27. Hilario Casado Alonso, *El triunfo de Mercurio...* p. 76.
28. David Abulafia, "Las redes consulare...", p. 338-351.

Contrasta esta clasificación con la de David Abulafia quien, afortunadamente, detalla también la cronología —únicamente el siglo— en la que aparecen los consulados —sin distinción de si se trata de consulados castellanos o españoles—, ya sea porque se trata de la fecha de creación o de primera identificación. La lista estaría formada por el consulado de Valencia (s. xv) —que, como sabemos, no llegó a crearse, aunque se nombró al cónsul que estaba destinado a ejercerlo—, Barcelona (s. xiv), Mallorca (s. xiv) e Ibiza (s. xv) entre los peninsulares. Añade también los de Provenza (s. xv), Marsella (s. xv), Caller (s. xv), Savona (s. xv), Villafranca (s. xv), Niza (s. xv), Génova (s. xv), Portovenere (s. xv), Florencia (s. xv), Pisa (s. xv), Venecia (s. xv), Roma (s. xv), Nápoles (s. xv), Trapani (s. xv), Palermo (s. xv) y Sicilia (s. xv).[29]

En resumen, si consideramos las ciudades de Barcelona, Valencia y las islas de Mallorca, Menorca e Ibiza, nos encontramos con que Barcelona alberga una colonia de castellanos (Casado) y tiene consulado (Abulafia) con un cónsul de castellanos (Ferreira Priegue). Valencia alberga otra colonia de castellanos (Casado), tiene cónsul (Abulafia) que no se instaura definitivamente y, a partir de 1504, cónsul de guipuzcoanos y vizcaínos. En Mallorca hay otra colonia (Casado) con cónsul de castellanos (Abulafia, Ferreira Priegue). Ibiza y Mallorca solo son distinguidas por Ferreira Priegue como plazas con, quizás, lugarteniente.

Ninguno de los mapas expone la fecha concreta de la fundación del consulado, pero los diversos autores han barajado varias dependiendo de cada puerto. Ferrer i Mallol (1964) la sitúa en 1391 y sostiene que la institución no era nueva en 1399 en la Corona de Aragón, sino que se podía retrotraer algunos reinados, a mediados de siglo, o incluso antes.[30] Planteó, además, la existencia de un consulado en Barcelona, otro en Mallorca, y otro en Menorca e Ibiza, idea que Cateura corrigió mencionando la existencia de un cónsul en la ciudad y reino de Mallorca y, en alguna ocasión, Mallorca e Ibiza, dejando los demás casos conocidos con un viceconsulado propio en cada isla.[31] Ferreira (1978), por su parte, subrayaba que el de Mallorca tenía jurisdicción sobre todas las islas.

Hilario Casado (2003), años después, ubicó la primera mención a Barcelona en 1388 y la primera en Mallorca en 1399.[32] Sin embargo, Ferrer i

29. David Abulafia, "Las redes consulares...".

30. María Teresa Ferrer i Mallol, "Documents...", p. 599.

31. Pau Cateura Bennasser, "El consulado...". p. 296; "Consolats estrangers...", p. 169; María Teresa Ferrer i Mallol, "Documents...", p. 599.

32. Hilario Casado Alonso, "Las colonias...", p. 18. Marina Mitjá, "Abandó de les illes Canàries per Joan I d´Aragó", *Anuario de Estudios Atlánticos*, 8 (Gran Canaria, 1962), p. 335.

Mallol, un año antes (2002) la había retrotraído a 1376 en Cataluña y Mallorca, cuando Pedro el Ceremonioso, a petición de patrones de nave y mercaderes, lo otorga en Baleares de manera vitalicia a Pedro Fernández de Alcañis, oriundo de Castilla, pero residente en Mallorca. Cateura lo sitúa al menos en 1396 y lo había datado al menos en 1382, cuando se localiza a Juan García de Guadalajara en Mallorca.

Si bien los mapas ofrecen una foto fija, la realidad es que es una institución cambiante. István se aventura a proponer que hubiese uno para toda la Corona de Aragón en 1399, con Gonzalo Álvarez, caso similar al de Bartolomé de Melgar, que lo es de 1475 a 1484 "para todos los regnos e señorios de Aragon e Siçilia".[33] Estos Cónsules Generales o Cónsules Mayores de Castellanos aparecen a partir de la tercera década del s. xv, radicando su sede en Barcelona, desde donde ejercían su jurisdicción, sobre todo, el territorio de la Corona. A la vez subsistían cónsules de castellanos particulares en Mallorca y Menorca, planteándose conflictos de jurisdicción.

4. El caso de Valencia

La existencia de consulados de castellanos en Barcelona —con jurisdicción para todo el Principado de Cataluña—[34] y Mallorca[35] desde la contribución de Ferrer i Mallol de 1964, es segura y no sería discutida más adelante. Sin embargo, siguieron debatiéndose las alteraciones de este esquema que llegaron a producirse en determinados momentos. Esta casuística incluiría, por ejemplo, el nombramiento de un cónsul para toda la Corona de Aragón, o el desempeño de ambos consulados por una misma persona, como en 1392. El caso valenciano sigue, por el contrario, otra dinámica, pues la existencia del consulado de castellanos en la ciudad del Turia no quedó clara desde el primer estudio de Ferrer i Mallol (1964); quien suponía que, aunque no había encontrado ningún documento que hablara explícitamente de un cónsul de castellanos en Valencia, que este existía, por tratarse de un puerto, al igual que el alicantino, muy utilizado por barcos castellanos:[36]

33. István Szászdi León-Borja, Inés Rodríguez, "Un documento inédito...", p. 231.
34. István Szászdi León-Borja, Inés Rodríguez, "Un documento inédito...", p. 230.
35. María Teresa Ferrer i Mallol, "Documents...", p. 599. Ferrer i Mallol consideraba que había otro cónsul para Menorca e Ibiza, pero Ferreira Priegue lo desmiente.
36. María Teresa Ferrer i Mallol, "Documents...", p. 599.

> No hem trobat cap document que ens parli explícitament d'un cònsol de castellans a València; cal suposar, però, que n'hi havia ja que era un port molt utilitzat pels vaixells castellans, així com el d'Alacant.[37]

Uno de los documentos publicados hablaba de Gonçalvo Álvarez de Ávila, que quizás, sugería Ferrer i Mallol, había sido destinado a Valencia. En efecto, Ferreira Priegue completó la información de que la plaza escogida por Gonzalvo de Ávila era Valencia, pero su elección fue negada por los jurados de Valencia, pues la ciudad tenía privilegio de tener dos cónsules de mar y ni uno más, y menos un extranjero: solo natural o vecino.[38] Por ello, el 28 de septiembre de 1403, el rey tuvo que renunciar el nombramiento. En 1405 el rey insiste, pero Martín el Humano le responde que dicho oficio no había existido nunca y que la ciudad había presentado "greuge" a las Cortes por esa cuestión y, por tanto, debió revocar las provisiones a favor de Gonzalvo de Ávila.

Szászdi, por su parte, apunta:

> Hay que esperar hasta 1477 para que tengamos noticia que los Reyes proveyeran el oficio de Cónsul de Castellanos en Valencia en la persona de Pedro del Castillo, vecino de Villena. La misma provisión indica que se proveyó nuevo cónsul porque el oficio estaba vacante, por lo cual el inicio de ese Consulado era anterior a esa fecha. No se conoce documentación de inicios del siglo siguiente que permita creer su supervivencia institucional.[39]

Conocemos, por ello, solo los momentos de comienzos del siglo xv, en 1400, y 1477 respecto al consulado de castellanos de Valencia, uno más de los que se intentaron fundar en Valencia, pues los florentinos (1429), los venecianos (1440-1504), los lombardos (1456), los franceses (1491) y los vascos (1504) lo hicieron también. Sin embargo, el cónsul genovés, al contrario que el castellano, sí tuvo continuidad a finales del s. xv.[40] El cónsul de vizcaínos y guipuzcoanos en 1504 es Pedro de Vidania, mercader de Azcoitia.[41] Esta elección ya recogida por Guiral, coincide, según esta, con la "ascensión comercial y social de los primeros grandes comerciantes vascos de la ciudad".[42]

37. María Teresa Ferrer i Mallol, "Documents...", p. 599.

38. Esta reclamación de la ciudad se conoce a partir de la obra de José Hinojosa Montalvo, "Las relaciones comerciales entre Valencia y Andalucía", *II Coloquio de Historia Medieval Andaluza. Hacienda y comercio,* Sevilla, 1982, p. 249-267, p. 253; István Szászdi León-Borja, "Sobre el Consulado...", p. 224.

39. István Szászdi León-Borja, "Sobre el Consulado...", p. 224.

40. David Igual Luis, "Las colonias...", p. 156-158.

41. Acontecimiento citado por, entre otros, Jean-Philippe Priotti, "Basques péninsulaires et réseaux portuaires en Méditerranée ", *Rives nord-méditerranéennes,* 13 (Provence, 2003), p. 36.

42. Jacqueline Guiral, *Valencia...* p. 545.

5. La organización institucional

Las diferentes aportaciones han intentado, por una parte, reconstruir la sucesión de cónsules en cada una de las plazas —principalmente en Barcelona y Mallorca— y sus procesos de elección; y, por otra, colmar el vacío de conocimientos respecto a las funciones de dicha autoridad, las herramientas de las que disponía y el perfil de quienes la ejercían. Estas tienen rasgos comunes en cada una de las plazas, pero, además de ciertas similitudes, hay espacio para las particularidades. Por ello, autores como Ferreira Priegue advierten de que, si bien es seguro que desempeñaban funciones como administrar y juzgar en régimen interno, o representar y proteger a sus gobernados frente a poderes territoriales, la difusa definición de sus perfiles jurídicos y los casos excepcionales hacen que sea difícil generalizar.[43]

Ferrer i Mallol (1964) explica que la creación de consulados era un acuerdo bilateral entre Estados que, en estos casos, desconoce.[44] En su artículo de 1964, únicamente pudo observar la existencia de algunas funciones de los cónsules, como custodiar ciertas presas de corsarios y entregarlas a las autoridades barcelonesas; pero el resto de informaciones que proporcionaban los documentos que publicó estaban relacionadas con la designación y el nombramiento, y no con el ejercicio del cargo.[45] Los estudios que le sucedieron resolvieron algunas de esas incógnitas o, en el caso de aquellas que permanecían irresolutas, sirvieron para lanzar algunas hipótesis, la mayor parte de las veces complementarias, como más adelante veremos. De las diferentes aportaciones y, en especial, de la síntesis de Ferreira Priegue (1995), conocemos algunas certitudes que expondremos a continuación de forma breve:

En primer lugar, sabemos que el consulado de castellanos es un consulado de extranjeros, una "institución exclusiva para los vasallos del rey de Castilla que contrataban y mareaban en Aragón".[46] Además, es un cargo unipersonal, no un consulado-institución, pues no tiene sede propia, ni caja ni archivos propios —en Génova tiene, por ejemplo, notario propio[47]—, sino que la documentación se conserva en un notario frecuentado por los castellanos.

En segundo lugar, tiene jurisdicción en "pleitos debates e contiendas por [...] por tierra e por mar", además de competencias ejecutivas —puede

43. Elisa Ferreira Priegue, "Cónsules de castellanos...", p. 193.
44. María Teresa Ferrer i Mallol, "De nuevo...", p. 952.
45. María Teresa Ferrer i Mallol, "Documents...".
46. István Szászdi León-Borja, Inés Rodríguez, "Un documento inédito...", p. 230.
47. Elisa Ferreira Priegue, *Galicia...* p. 479.

imponer penas y ejecutarlas—, aunque no tiene ni cárcel ni guardias propios.[48] Ferreira Priegue y Ferrer i Mallol coinciden en las funciones judiciales del cónsul —en Valencia lo nombran cónsul e juez en 1477—, aunque no se encuentran sentencias ni demandas, excepto la constancia de sentencia de 1389 y la demanda recogida por Ferreira Priegue de 1392. Sabemos, además, que sus funciones, en un ámbito reducido y especializado como es el suyo, coinciden con las del Consulado de Mar, y este puede asumir sus funciones cuando no exista cónsul de Castellanos.

En tercer lugar, que es una institución dinámica. Esto es aplicable tanto al ámbito jurisdiccional como a otros aspectos. Por ejemplo, Cateura mencionó el nombramiento en 1468 del cónsul en Mallorca, donde se incrementan sus competencias, señalando que "podades conoscer e conoscades de todos e qualesquier pleytos e causas asy civiles como criminales entre los nostros subditos e naturales son acaescidos e acaescieren en la dicha ciutat e ysla".[49] En el caso barcelonés, Carrère estimó que, a partir de las treguas de 1430, el cónsul de castellanos pasa a ocuparse también de los asuntos comerciales mientras que anteriormente solo tenía los marítimos.[50] Entre otros aspectos en los que se observan modificaciones, destacamos una evolución desde los cónsules nombrados por tiempo determinado a los vitalicios, e incluso heredables, que llegan a ser protagonistas en el siglo xv. Otro ejemplo de esta realidad cambiante es que, según Szászdi, el cónsul de castellanos, en algunos períodos, es el mismo que el de portugueses en Mallorca y Valencia.[51]

En cuarto lugar, si sumamos los casos prácticos recogidos encontramos la intervención del cónsul en las siguientes actuaciones: supervisa la equivalencia de medidas entre Cataluña y Castilla, hace de testigo, recibe a los testigos que declaran la muerte de un castellano, media cuando alguno es perjudicado por un súbdito del rey de Aragón y recupera dinero.[52] Colabora, además, con el Cónsul de Mar cuando le llegan bienes robados, para ordenar poner en venta naves para saldar deudas, y actúa como depósito, como atestiguan tanto Ferrer i Mallol como Ferreira Priegue.[53] También reclama en tierras catala-

48. Elisa Ferreira Priegue, *Galicia...,* p. 479.

49. ARM, AH, ff. 193v-194v; en Pau Cateura Bennasser, "Consolats...", p. 172.

50. Claude Carrère, *Barcelone...,* p. 555.

51. István Szászdi León-Borja, "Los cónsules...", p. 181; Pau Cateura Bennasser, "El consulado...", p. 296.

52. María Teresa Ferrer i Mallol. "Los vascos en el Mediterráneo medieval. Los primeros tiempos", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco,* 4, (San Sebastián, 2003), p. 124; María Teresa Ferrer i Mallol, "De nuevo...", p. 962.

53. María Teresa Ferrer i Mallol, "De nuevo...", p. 123, y Claude Carrère, *Barcelone...* p. 221.

nas representando a castellanos ausentes y prestaban dinero.[54] Puede también solucionar los litigios entre patrones y marineros o entre los personeros de naves.[55] Además, se le conoce enviando naves con mercancías a Sicilia.[56]

En quinto lugar, el de los nombramientos es, quizás, el aspecto más estudiado debido al carácter de la documentación que los autores han ido encontrado. Las cartas de nombramiento son flexibles, a pesar de contener fórmulas repetidas y comunes, pues varían tanto las condiciones —duración, jurisdicción sobre determinados territorios—, como los emolumentos, honores y privilegios.[57] Ferreira Priegue (1988) había observado que el rey de Castilla se limitaba a ratificar la propuesta de mercaderes y marinos allí establecidos; pero esto funciona de esta manera solo en algunos casos, como en el nombramiento de Martín de Portugalete, a propuesta de concejos vascos y cántabros; o en 1465, año en el que un natural de Santander es nombrado cónsul a propuesta de concejos vizcaínos y guipuzcoanos, además de Laredo y Santander.[58] Este protagonismo de las gentes del cantábrico es evidente si observamos la alegación posterior, en 1488, de un privilegio real que les permitía, por acuerdo, poder destituir y revocar cónsules; algo que no constaba al rey Fernando, pero ordenó que el Lugarteniente en Mallorca se informara acerca de ello.[59]

Sin embargo, la práctica corriente del nombramiento, según Szászdi en el caso mallorquín, era que el rey de Castilla proveyese el nombramiento; pese a que el rey de Aragón lo nombrara en ocasiones favoreciendo a comerciantes mallorquines, provocando tensiones entre naturales y castellanos y llevando a estos últimos a "proponer a su propio candidato".[60] El rey de Aragón se dedicaba a proponer a un candidato —habitualmente "vasallos allegados, mayormente oficiales y servidores de la corte"— cercano al monarca aragonés y después, independientemente de que el designado final por el rey de Castilla fuese el que había propuesto, lo confirmaba.

Por su parte, Cateura —que subraya el turno entre vascos y andaluces como cónsules en Mallorca— distingue, en principio, tres vías para este terri-

54. María Teresa FERRER I MALLOL, "Los vascos...", p. 121.

55. María Teresa FERRER I MALLOL, "Los vascos...", p. 125.

56. Carles VELA I AULESA, "Naves y marinos vascos en Barcelona a partir de los registros de "coses vedades" (1438-1449), *Itsas memoria: revista de estudios marítimos del País Vasco,* 3 (San Sebastián, 2000), p. 634: el cónsul promete que enviará una mercancía de armas al reino de Sicilia en 1443, en una nao vizcaína.

57. Elisa FERREIRA PRIEGUE, "Cónsules...", p. 198.

58. István SZÁSZDI LEÓN-BORJA, "Sobre el Consulado...", p. 298 y Pau CATEURA BENNASSER, "Consolats...", p. 171.

59. István SZÁSZDI LEÓN-BORJA, "Sobre el Consulado...", p. 224.

60. István SZÁSZDI LEÓN-BORJA, "Sobre el Consulado...", p. 216.

torio: a propuesta del interesado, a propuesta de una comunidad determinada y, en su defecto, el lugarteniente de Mallorca confiaba el cargo en comanda, de forma interina, a determinada persona, en tanto se solicitaba del rey de Castilla su nombramiento como titular, y del rey de Aragón su conformidad.[61] A lo dicho hay que añadirle, además, la intervención de agentes externos en el nombramiento, como almirantes de Castilla.[62] Para el caso balear, Cateura apunta que las ausencias de los cónsules llevaban al nombramiento de sustitutos, o vicecónsules, y de cónsules particulares de cada isla a partir de la tercera década del s. xv, delegaciones y las consecuentes disputas por el oficio[63]. Este consulado castellano de Mallorca está incluso privilegiado respecto a los otros consulados extranjeros —que se regían por el marco legal a partir de Pedro IV en 1358 para los cónsules venecianos[64]—, pues los cónsules pueden no ser mallorquines, pero sí vecinos.[65] Hay cónsules de variadas profesiones, pero suelen predominar mercaderes.[66]

En sexto lugar, en lo que concierne a los archivos, Szászdi es escéptico sobre la posibilidad de que existiera uno específicamente consular —es escéptico incluso respecto de la idea de que existiera de administración interna—, pues "a finales del s. xiv el notario pedro Tordera custodiaba los libros del Consulado de Castellanos en Mallorca".[67]

En séptimo lugar, el tema de las ordenanzas es un buen ejemplo de la pluralidad de puntos de vista. Estas ordenanzas son mencionadas en uno de los documentos publicados por Ferrer i Mallol (1964) como *iuxta capitula et ordinationes consulatus offici*. La posición de Ferreira Priegue es que se trataba de ordenanzas específicas, distintas a las contenidas en el Ordenamiento de Montalvo sobre la función judicial general, que todavía están inéditas. Plantea, además, la hipótesis de estos capítulos u ordenanzas como cuadernos conservados por el propio Cónsul, pero no sabe si estaban sujetos a revisiones. Szászdi, sin contradecir esa opción, propone que fueran privativas de cada consulado, específicas y diferencias, pero con contenido parecido y capítulos no extensos.[68]

En octavo lugar, la toma de posesión seguía un procedimiento revelado por Szászdi para el escenario mallorquín, que pasaba por recibir la provisión

61. Pau Cateura Bennasser, "El consulado medieval...", p. 295.
62. Pau Cateura Bennasser, "El consulado medieval...", p. 294.
63. Pau Cateura Bennasser, "El consulado medieval...", p. 295.
64. Pau Cateura Bennasser, "Consolats...", p. 168.
65. István Szászdi León-Borja, "Sobre el Consulado...", p. 217.
66. Elisa Ferreira Priegue, "Cónsules...", p. 209.
67. István Szászdi León-Borja, "Sobre el Consulado...", p. 221.
68. Elisa Ferreira Priegue, "Cónsules...", p. 197.

de nombramiento en persona o por el procurador o el vicecónsul, su presentación ante el Gobernador o Lugarteniente de Mallorca, el juramento sobre los Evangelios, el pregón por la ciudad, la notificación al Consulado de Mar y el acceso a la escribanía del notario en cuyo poder se conservaban los protocolos consulares, dando testimonio de su incorporación y recibiendo el sello del Consulado.[69]

En noveno lugar, sabemos que percibían un salario. Tanto Szászdi como Ferrer i Mallol, Cateura y Ferreira Priegue observaron en la documentación algunas informaciones sobre las "utilitates", entre las que se incluye el salario. Por ejemplo, para Mallorca, Cateura localiza determinados aranceles sobre naos, marineros, grumetes, y tasas judiciales, pero los repartía con el *llevador* y *collidor.*[70] También los recoge Ferreira Priegue, en forma de derechos judiciales a semejanza de los otros consulados y sobre la mercadería.[71] Esta autora estudia, por ejemplo, los salarios concedidos por los electores al cónsul de vizcaínos y guipuzcoanos en Valencia.[72]

6. Consulado, nación y colonia en la historiografía

En las obras que la historiografía dedica a los aspectos citados en el capítulo anterior —características, nombramiento, protocolo, actuación, herramientas, etc.—, destaca el uso de una terminología, no siempre coincidente entre autores, para denominar la organización que adoptan los castellanos en los puertos de la Corona de Aragón. Esto tiene que ver con la diferente apreciación que los historiadores tienen acerca de la complejidad administrativa de estos consulados, de su grado de organización o del papel rector de la actividad marítima y comercial. Además, las divergencias nacen del intento por compararlos con otros consulados, colonias o naciones de castellanos en otras áreas geográficas, por ejemplo, el norte de Europa. Aceptando la existencia de cónsules de castellanos, cabe preguntarse sobre quién o sobre qué tipo de asentamiento castellano tienen competencias.

Por ejemplo, Santos Coronas (1979) se limita a hacer conjeturas sobre la naturaleza y organización de este tipo de consulados, barajando la posibilidad de que se tratara "de una organización similar a la que posteriormente adoptaría en tierras flamencas", aunque "aquí la designación y revocación

69. István Szászdi León-Borja, "Sobre el Consulado...", p. 221.
70. Pau Cateura Bennasser, "Consolats...", p. 173.
71. Elisa Ferreira Priegue, *Galicia...* p. 479.
72. Elisa Ferreira Priegue, "Cónsules de castellanos...", p. 202.

de los cónsules la hace el rey de Castilla".[73] Años después, Hilario Casado, que define a los consulados como herramientas para "maximizar la eficiencia comercial"[74] les reconoce competencias "en la regulación de seguros, revisión de cuentas que se envían a la metrópoli o correo".[75] Sin embargo, debemos recordar que no había denominado "consulados" a lo que había en Valencia o Barcelona, sino simplemente "colonias", por lo que estas funciones no podrían aplicarse aquí.

Precisamente es lo que apuntan José Damián González Arce y Ferreira Priegue, que encuentran diferencias entre el cónsul de castellanos del norte de Europa —elegido por las comunidades o colonias castellanas— y los mediterráneos.[76] González Arce observa, por ejemplo, que los cónsules de castellanos en el Mediterráneo "no son auténticos cónsules de mar como los que veremos en el Atlántico norte, sino más bien cónsules de extranjeros, o representantes de los castellanos que vivían en territorios extraños, dedicados al comercio, la navegación u otras actividades, y, por tanto, no son jueces gremiales al frente corporaciones mercantiles, consulados o guildas, sino oficiales públicos".[77]

La aportación fundamental de Ferreira Priegue es la afirmación de que, si bien los cónsules de castellanos del Mediterráneo son cónsules de extranjeros —a quienes el carácter marítimo de la presencia castellana llevó a desempeñar poderes poco amplios hacia fuera y hacia dentro y limitadas funciones en materia de comercio y puerto—, se trataba de oficiales públicos. Concretamente, "es un oficio menor regulado por la legislación real y acogido a las disposiciones de Cortes sobre mercedes, provisión, renunciación y transmisión de cargos públicos", y no "el mero representante y juez con jurisdicción privada emanado del interior de una comunidad mercantil".[78] Pese a afirmar que se trataba de un oficio, consideró a la figura del cónsul como un "individuo al servicio de unas naves de paso": esta denominación indica, por un lado,

73. Santos Manuel Coronas González, *Derecho mercantil...* p. 186.

74. Hilario Casado Alonso, *El triunfo de Mercurio...* p. 50; Hilario Casado Alonso, "Las colonias...", p. 15-56. En la misma línea se afirma en Jean-Philippe Priotti, "Basques...", p. 37: "*De plus, grâce à une meilleure connaissance de l'état des marchés sur telle ou telle place, des cours des monnaies, de la durée des voyages, bref, grâce à un meilleur contrôle de l'information, ces organismes installés en dehors du Pays Basque permettent de réduire considérablement les risques liés à la contingence*".

75. Hilario Casado Alonso, "Redes mercantiles españolas entre Europa, África, Asia y América. El protagonismo del Atlántico", *Modernidad de España: apertura e integración atlántica,* Antonio-Miguel Bernal Rodríguez (dir.), Marcial Pons Historia, Madrid, 2017, p. 619; Hilario Casado Alonso, *El triunfo de Mercurio...* p. 49.

76. Elisa Ferreira Priegue, *Galicia...* p. 479.

77. José Damián González Arce, *Bilbao y el mar. Actividad portuaria y navegación en la ría del Nervión durante el reinado de los reyes católicos* (en prensa).

78. Elisa Ferreira Priegue, "Cónsules de castellanos..." p. 191.

la importancia del mar, visible, por ejemplo, en la denominación en 1400 del cónsul mallorquín como *officio consulatus maris castellanorum civitas Maioricarum* y, por otro, que no se trataría de un oficio que desembocara en una institución organizada. Esta autora, además, admite que "no nos atrevemos a llamar colonia en el sentido más estricto de la palabra" al grupo castellano en el Mediterráneo que, junto a los patrones —población móvil— abarcaba también a artesanos, posaderos y prostitutas, hospederos o mercaderes afincados; aunque en otros artículos sí que les denomina, para Barcelona, "pequeña colonia", entendemos que sin utilizar el sentido estricto.[79] En cambio, se muestra partidaria de la utilización del vocablo "nación" —"se implantó a ejemplo de otras naciones"— y de "consulado" como algo con jurisdicción sobre todos los súbditos del rey y elegidos por grupos parciales.[80]

Priotti, que, además de "colonia" también emplea el término "nación" —como Szászdi y Ferrer i Mallol– tiene, contrariamente a Ferreira Priegue, la impresión de que lo que podría parecer una actividad desorganizada, no lo está.[81]

David Igual, especialista en la economía valenciana, por su parte, no considera adecuada, en estos espacios de la Corona de Aragón, la palabra "nación" con la connotación que supone en otros lugares.[82] Aunque reconoce que "sí dispusieron de determinados factores mínimos de organización, aunque fuera de modo esporádico", sitúa a los arribados a Valencia entre dos modelos opuestos de asentamientos extranjeros según la historiografía continental: entre la "*natio sine natione,* con predominio de intereses individuales" y la "*nazione che non c'è*, o colonia que nunca obtuvo el reconocimiento oficial de las autoridades correspondientes, aunque llegara a desarrollar lazos internos de apoyo mutuo".[83] Concibe, por tanto, a la nación como un "conjunto de personas vinculadas por una misma procedencia territorial, en el que se integraban diferentes sectores socioprofesionales" y, en el ámbito mercantil, a comunidades organizadas y reconocidas que se dotaban de instituciones propias".[84] Por tanto, concluye que:

79. Elisa FERREIRA PRIEGUE, "Unos mareantes vascos en Barcelona en 1393", *Euskal herriaren historiari buruzko biltzarra,* Vol. 2, 1988 (Instituciones, economía y sociedad, siglos VIII-XV), p. 3.

80. Elisa FERREIRA PRIEGUE, *Galicia...* p. 476.

81. Jean-Philippe PRIOTTI, "Basques...", p. 35: "*Cette activité de transporteurs, à première vue désordonnée, allant au gré des commandes et des affrètements, fonctionne en réalité de façon organisée*".

82. István SZÁSZDI LEÓN-BORJA e Inés RODRÍGUEZ, "Un documento...", p. 230.

83. David IGUAL LUIS, "¿Los mercaderes...", p. 150.

84. David IGUAL LUIS, "¿Los mercaderes...", p. 132.

> Más allá de estas características, a fines del Medievo no se dio en Valencia nada semejante a las "naciones" mercantiles bien organizadas, reconocidas e institucionalizadas que, como sabemos, germinaron entonces en varios lugares de Europa y el Mediterráneo. En principio, la situación valenciana de inexistencia de esas "naciones" extranjeras sería igual a la de la Barcelona coetánea.[85]

Se muestra, además, precavido en el uso de la palabra "colonia" por su uso simplificador y enmascarador de gran variedad de situaciones.[86] Por ejemplo, cuando "se la pretende llenar, lo recuerdo, de connotaciones que superan su mero significado como instalación humana en el exterior", cuyos miembros "se caracterizan por unos rasgos comunes (lengua o costumbres), diferentes de los del resto de habitantes de la zona".[87] Valora, por tanto, que "no se puede equiparar colonia con toda corporación siempre bien identificada, con instituciones propias, validada por los poderes y en camino a veces de constituir "nación".[88] Advierte, por tanto, al lector:

> Equiparar toda colonia con una corporación siempre bien identificada, con instituciones propias, validada por los poderes y en camino a veces de constituir "nación", reduce el campo de aplicación de la misma idea de "colonia" porque no todos los establecimientos respondían a esos rasgos.[89]

Para Igual , la "nación" es complementaria de la simple "colonia", pero, en el caso valenciano, explica, no cristalizó en la existencia de un barrio propio, ni siquiera entre los italianos, e incluso entre estos, las menciones a los cónsules genoveses (1456) o "ai consoli genovesi a Valenza e Siciglia" de las misivas de 1476, parecen más bien "expresiones retóricas, puesto que no se ha podido demostrar que ningún individuo ostentara en la práctica tal honor".[90]

Conclusión

Nos parece evidente que es necesario continuar la propuesta de Ferrer i Mallol para aquellos que trabajamos la presencia castellana en la Baja Edad

85. David Igual Luis, "¿Los mercaderes...", p. 149.
86. David Igual Luis, *Valencia...,* p. 241.
87. David Igual Luis, *Valencia...,* p. 242.
88. David Igual Luis, "La emigración...", p. 313.
89. David Igual Luis, "La emigración...", p. 313: "el caso del consulado castellano podría ayudar a explicar la indefinición con la que surgen otros consulados extranjeros, o por lo menos lo tarde que aparecen y/o se consolidan".
90. David Igual Luis *Valencia...*p. 245. En 1458, Venecia ya tiene en Valencia un cónsul de pleno derecho.

Media, en el espacio mediterráneo de la Corona de Aragón, de dar a conocer cuántos documentos encontremos sobre la actuación de cónsules en las ciudades portuarias, aunque sea de manera provisional. El estudio de estos consulados dispondrá de futuro en función de la posibilidad de encontrar referencias a los mismos en la vasta documentación notarial de las ciudades mediterráneas. El conjunto de estudios sobre los consulados de castellanos en el Mediterráneo, como hemos podido observar, constituye, además, un caso claro de cómo unas aportaciones historiográficas que son herederas de otras permiten, al mismo tiempo que se revisan o matizan las consideraciones previas y se corrigen cuando se disponen de nuevos datos que las esclarecen, proporcionar nuevas informaciones sobre personajes cuyos nombres ya conocíamos. Esto permitió, por ejemplo, reconstruir las trayectorias de algunos cónsules que se trasladaron de una plaza a otra, sus relaciones con el poder monárquico a través de la correspondencia y, en muchos casos, las disputas por desempeñar el oficio frente a otro candidato. De este modo, estos artículos y capítulos que se realizaron varias décadas atrás, hacen posible la comparación, la búsqueda de similitudes y diferencias geográficas, evolución cronológica y ajustes en las fechas que nos permiten datar a personas e instituciones.

INSTITUCIONES DEL COMERCIO NAVAL ATLÁNTICO. LAS ÚLTIMAS ENTRE LAS GRANDES COMPAÑÍAS FAMILIARES BURGALESAS, SEGÚN LOS REGISTROS DE AVERÍAS DEL PUERTO DE BILBAO (1481-1501)

José Damián González Arce
Universidad de Murcia

Introducción[1]

En trabajos anteriores me he interesado por la labor desempeñada por las empresas familiares burgalesas, dedicadas al comercio de larga distancia en el Atlántico norte a finales del siglo xv. Gracias a contar con buena parte de los registros navales, o de averías, del puerto de Bilbao de finales del siglo xv (1481-1501) —si bien hay que tener en cuenta que estos datos, con ser excepcionales y muy ricos, no están completos, que solamente contabilizaron el comercio con las principales plazas atlánticas del norte y que se desarrolló, asimismo, mucho tráfico comercial por otros fondeaderos cantábricos diferentes a Bilbao—, en ellos he puesto de manifiesto, a partir de los grandes clanes mercantiles de los Orense y los Soria, junto con otras estirpes de importantes mercaderes socios y colaboradores suyos, cómo los entramados societarios de tipo parental fueron los preponderantes en este tipo de actividad económica[2].

1. Este trabajo se inscribe en las tareas de investigación de los proyectos: "Política, instituciones y gobernanza de las villas y ciudades portuarias de la Europa Atlántica en la Baja Edad Media: análisis comparativo transnacional" (HAR2017-83801-P).

2. Sobre los Orense y sus consortes o principales aliados, los Saldaña, los Covarrubias y los Contreras, José Damián González Arce, "Mercaderes, compañías mercantiles y agentes comerciales burgaleses en las principales plazas atlánticas, según los registros de averías del puerto de Bilbao (1481-1501)", *Trabajar en la ciudad medieval europea*, Instituto de Estudios Riojanos, Logroño, 2018; sobre los Soria y los suyos, los Maluenda, los Pardo, los Lerma, los Polanco, los Astudillo, los Mazuelo, los del Castillo y los España, José Damián González Arce, "Las grandes compañías del comercio burgalés de finales del siglo xv, según los registros de averías del puerto de Bilbao (1481-1501)", *Intus-Legere Historia*, 14 (1) (Santiago de Chile, 2020), p. 249-269. Sobre los registros de averías y su consulta, José Damián González Arce, "Los flujos comerciales del puerto de Bilbao con la Europa atlántica (1481-1501)", *Cuadernos Medievales*, 19 (Mar del Plata, 2015), p. 82-110; y, "Los registros de averías del puerto de Bilbao, y otros documentos inéditos, fuentes excepcionales para el estudio del comercio bajomedieval", Manuel García Fernández, Ángel Galán Sánchez, Rafael G. Peinado Santaella (eds.), *Las fronteras en la Edad Media hispánica, siglos xiii-xvi*, Universidad de Granada, Universidad de Sevilla, Granada, 2019, p. 541-555.

De este modo, no es exagerado concluir que las compañías familiares fueron la principal institución a partir de la cual se organizó el comercio internacional bajomedieval. Y no solamente para el caso de Burgos, la más relevante plaza mercantil de la corona de Castilla junto con Sevilla y Toledo, sino asimismo para casi todos las otras grandes ciudades, emporios y surgideros comerciales de la época en Europa, como ha sido demostrado en numerosos estudios.

Aquí me voy a ocupar de analizar las últimas grandes compañías mercantiles burgalesas, que lo fueron más por el volumen de sus componentes que por la relevancia individual de los mismos; de manera que las podemos considerar más bien como empresas de importancia intermedia. Se trata de las estirpes de los Castro y los Miranda, que han sido consideradas por B. Caunedo (1981) como las dos últimas familias que se contaron entre los mayores mercaderes internacionales, además de las de los Soria, Lerma y Covarrubias. A las mismas hay que sumar algunos de sus principales socios, como los San Vítores, en el caso de la primera, y más sagas que tuvieron un puesto similar en el tráfico comercial por el puerto de Bilbao, como los Quintanadueñas y los de la Torre. Pues, como a ellas, su trascendencia les vino más por el número de sus miembros que por el protagonismo personal de alguno de ellos.

Dicho lo cual, se puede adelantar que, en el caso de las grandes compañías comerciales internacionales de carácter familiar, generalmente fue uno de sus componentes el que tuvo en solitario el protagonismo, mientras que, en las medianas, habría sido más bien un conjunto de ellos.

1. Los Castro

El análisis de los Castro reviste dificultades, no solo por el elevado número de elementos del clan en Burgos, hermanos, primos, tíos, sobrinos… sino además porque en las averías del puerto de Bilbao, cuyos registros me van a servir de base para el presente trabajo, como en los antes citados, aparecen otros muchos con el mismo apellido fuera de esta ciudad, o ubicados en lugares indeterminados, que no es posible saber, con el estado actual de nuestros conocimientos, si fueron parientes de los primeros. Y puede que así fuera, porque la táctica familiar pareció consistir, para el mejor funcionamiento de sus firmas y empresas, en colocar a cada miembro en un lugar estratégico con una misión concreta, tanto en el exterior como en el interior peninsular; caso, por ejemplo, como veremos, de Segovia o Logroño, cabezas de algunas de las más importantes rutas mesteñas y, por tanto, puntos clave para la adquisición y parcial transformación de la lana, antes de su exportación vía marítima por tales sociedades a los principales destinos del occidente europeo. También destacaron

estos componentes del entramado familiar, aparte de por su actividad mercantil, por su labor de prestamistas y de arrendatarios de rentas.[3]

Parece ser que los primeros de ellos en desplegar alguna actividad habrían sido Diego y Pedro de Castro, ya a mediados del siglo xv; y, sobre todo, a partir de 1473, en especial como importadores de paños ingleses. A ellos habría que añadir a su hermano Fernando de Castro. Los tres puede que estuvieran también activos en Sevilla, durante el reinado de Isabel la Católica, así como en Londres.[4] Se trata de los principales componentes de la saga en Burgos, que contaron con un cuarto hermano, llamado Gonzalo de Castro, según las citadas averías.

En cuanto a su tarea exportadora, con Diego ya encontramos el primer problema, pues, muy posiblemente, se recogen dos personas, o más, con el mismo nombre en la citada documentación. Uno, el Diego de Castro burgalés, activo entre 1482 y 1501; que de ser el antedicho que comenzó su carrera hacia 1457, habría tenido así una dilatada vida profesional de más de cincuenta años.[5] El otro es un Diego de Castro avecindado en Segovia, que no sería el mismo pues, si se indica que era *el de Segovia* fue, a buen seguro, para diferenciarlo del primero. De éste tenemos referencias entre 1482 y 1491. Puede que se tratase, como he dicho más arriba, de un delegado familiar instalado en dicha ciudad castellana, que nos puede llevar a confusión con el referido en primer lugar, pues no siempre habrían sido debidamente distinguidos en los registros. El burgalés envió 165 sacas de lana, a Flandes (86) y La Rochela (79); así como 15 costales de peletería a Flandes y 5 a La Rochela, más otros 2 de grana a

3. Betsabé Caunedo del Potro, "Operaciones comerciales del grupo familiar Castro a finales del siglo xv", *En la España Medieval*, 8 (Madrid, 1986), p. 294-296.

4. Betsabé Caunedo del Potro, *Mercaderes castellanos en el golfo de Vizcaya (1475-1492)*, Universidad Autónoma de Madrid (tesis doctoral), Madrid, 1981, p. 92-95; *Mercaderes castellanos en el golfo de Vizcaya (1475-1492)*, Universidad Complutense, Madrid, 1983, p. 267-269; y, "Operaciones comerciales…", p. 289 y ss. Natalia Palenzuela Domínguez, "Mercaderes y hombres de negocios burgaleses en Sevilla en tiempos de Isabel la Católica", *Comercio y hombres de negocios en Castilla y Europa en tiempos de Isabel la Católica,* Ministerio de Cultura, Madrid, 2007, p. 336, 338; Wendy R. Childs, "El Consulado del Mar, los mercaderes de Burgos e Inglaterra", *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos*, II, Diputación Provincial de Burgos, Burgos, 1994, p. 363, 415-418. Sobre la actividad de la familia en Inglaterra, Constance Jones Mathers, "Family Partnerships and International Trade in Early Modern Europe: Merchants from Burgos in England and France, 1470–1570", *Business History Review*, 62/3 (Cambridge, 1988), p. 373. Fernando de Castro fue cónsul de la Universidad en 1483; Diego de Castro, de Londres, fue cónsul del Consulado en 1498 (José Damián González Arce, "La universidad de mercaderes de Burgos y el consulado castellano en Brujas durante el siglo xv", *En la España Medieval*, 33 (Madrid, 2010), p. 167-168); y Pedro de Castro, en 1468 era uno de los cónsules de la nación española en Brujas (Louis Gilliodts-Van Severen, *Cartulaire de l'ancien consulat d'Espagne à Bruges, recueil de documents concernant le commerce maritime et intérieur, le droit des gens public et privé, et l'histoire économique de la Flandre. 1ère partie, de 1280 à 1550*, Imprimerie de Louis de Plancke, Brujas, 1901, p. 103-104).

5. Habría muerto en 1504, y fue enterrado en S. Lesmes (Manuel Basas Fernández, "Mercaderes burgaleses del siglo xvi", *Boletín de la Institución Fernán González*, 126 (Burgos, 1954), p. 154).

este lugar y otros tantos a Londres. El segoviano llevó 31 sacas a Flandes y 9 a La Rochela; éstas las recibiría allí él mismo o su hijo García, mientras que en territorio flamenco le sirvieron Alonso de Barraondo o Alonso de Olmedo. Este último trabajó también para el burgalés, junto con Bernardino Pardo, a veces sustituido por Silvestre Pardo o Martín de Lupiana, así como por Pedro de Cuéllar. He aquí la evidencia de que ambos nombres pueden aparecer mal diferenciados en los listados de averías, pues este Pedro de Cuéllar es claramente familiar de otros Cuéllar exportadores afincados en Segovia, lo que lo relacionaría más con el Diego de Castro segoviano que con el burgalés; que, no obstante, no se puede descartar que fuesen la misma persona. Para este último actuaron en La Rochela Francisco de Madrigal, Francisco de Nájera, Alonso de Astudillo, Juan de la Mota y Lope de Maluenda. No ayuda tampoco a identificarlos echar mano de los huéspedes (o depositarios del género hasta su embarque o recogida) bilbaínos, que también fueron muy variados, pues si el segoviano trabajó con Martín Sánchez de Zamudio y Juan Sánchez de Bilbao, el burgalés hizo lo propio, además, con Martín Sánchez de la Naya. Que en Flandes los Pardo sirviesen al Diego de Castro burgalés se debió, sin duda, a que éste tuviese tratos con su pariente Gonzalo Pardo, con quien allí mando 23 sacas de lana en 1488; el cual fue familiar de los Pardo cónsules burgaleses, que he estudiado en otro trabajo anterior.[6] Una última saca de lana envió Diego a Flandes, en este caso junto con Alonso de Aranda, en 1490.

Uno de los hijos de Diego de Castro, con el mismo nombre que el padre —por tanto, bien pudo ser el Diego de Castro segoviano—, casó con Elvira de San Vítores, hija de Lope de San Vítores, otra importante familia de mercaderes burgaleses, como luego veremos.[7]

Por su parte, los registros de entrada más que aclarar las cosas parece que añaden alguna confusión, pues aparecen más posibles Diegos de Castro. Comencemos con los ya arriba recogidos. En primer lugar el que sería el burgalés, pues no se indica su lugar de residencia, lo que sí suele hacerse con los que habitaban fuera de esta ciudad, que importó 4 fardeles y 2 roldanas de paños y 1 barril de sebo flamencos, remitidos por el visto Bernardino Pardo, Pedro de Burgos, Alonso de Castro y su hijo, que luego comprobaremos era Francisco de Castro; 1 fardel de lienzos y 1 caja y 1 paquete de *cosas* rochelesas, por García

6. José Damián González Arce, "Las grandes compañías...", p. 249 y ss.

7. Betsabé Caunedo del Potro, *Mercaderes castellanos*… 1981, p. 95, 189. En la cuenta de mercaderes del almojarifazgo de Sevilla de 1510 aparece un Diego de Castro (José Damián González Arce, *El negocio fiscal en la Sevilla del siglo xv. El almojarifazgo mayor y las compañías de arrendatarios*, Diputación Provincial de Sevilla, Sevilla, 2017, p. 190); que estuvo presente en la ciudad entre 1480 y 1510 (Natalia Palenzuela Domínguez, *Los mercaderes burgaleses en Sevilla a fines de la Edad Media*, Universidad de Sevilla, Sevilla, 2003, p. 237).

de Castro, que sabemos era vástago del Diego de Castro segoviano, y Lope de Maluenda, que ya hemos visto como factor en ese lugar; 2 fardeles de lienzos nanteses, embarcados por el propio Diego y por Francisco de Pampliega;[8] 1 fardel y 2 pacas con 23 paños, 1 fardel de *cosneos* y estaño, ropa y escrituras londinenses en cantidades indeterminadas, de lo que sólo aparece que uno de tales envíos de paños fuese efectuado por Martín de Maluenda. Un Diego de Castro, también sin ubicación, junto con Bernardino Pardo, que acabamos de ver como factor del burgalés, trajeron 2 pacas con 12 paños de Londres, remitidas por Álvaro de Cisneros; otro, con Juan de Torres, 3 fardeles de lienzos de Nantes, por Pedro de Salamanca, mientras que el huésped bilbaíno fue Pedro de Castro; y, un tercero, otra vez con Juan de Torres y Pedro de Escalante, otros 3 fardeles de dicho lugar, facturados por el propio Escalante, que los recibió en Bilbao, lo que significa que habría viajado con ellos. El Diego de Castro segoviano introdujo 7 fardeles de paños y 1 baúl flamencos, despachados por los citados Pedro de Cuéllar y Alonso de Olmedo; 4 fardeles de lienzos y 2 de navales rocheleses, por su hijo García de Castro; 10 fardeles de lienzos y 4 de navales y 8 cestas de cardas nanteses, por Francisco de Pampliega y Antonio de Paredes. Otros Diegos de Castro diferentes pudieron haber sido Diego de Castro de San Gil, que al ser un barrio burgalés podría convertirlo en el antedicho de Burgos, pero, como solamente aparece en un apunte, parece ser otro diferente; en 1482 importó 2 cestas de cardas nantesas que le envió el citado Francisco de Pampliega. Diego López de Castro da la impresión de que no fue burgalés, pues los 2 fardeles de paños flamencos que recibió en 1494 se los mandó un factor ajeno a los otros, Alonso de Logroño, lo que nos habla de su posible ubicación riojana; aunque puede que fuese pariente de los burgaleses, pues su huésped bilbaíno era Juan de Castro o Juan Sánchez de Castro, que veremos más abajo. Por último, hay un Diego de Castro *de Londres*, que es posible fuese el burgalés que conservase este apelativo desde su etapa británica, pero que por esas fechas, 1495-1499, ya no traficaba solamente con la isla de Gran Bretaña, pues de Flandes trajo 1 fardel de paños que le despachó Juan de Astudillo, y de Nantes, otro de lienzos, embarcado por Juan de la Presa; si bien desde Southampton introdujo nada menos que 10 pacas, con 132 paños, que le remitió Juan de Castro.

---

8. Éste llegó a ocupar el cargo de secretario del duque Francisco II de Bretaña en Nantes, en 1473, y fue padrino de su hijo bastardo en 1475 (Henri TOUCHARD, *Le commerce maritime breton á la fin du Moyen Age*, Les Belles Lettres, París, 1967, p. 355-356).

Pedro de Castro,[9] que estudié en su día con los Pardo,[10] hermano de Diego, fue el más activo exportador lanero de la saga por el puerto de Bilbao, pero no el mayor importador. Por donde sacó 284 sacas, a Flandes (155), recibidas por su otro hermano, Gonzalo de Castro, el susodicho Bernardino Pardo o Alonso de Barrios; La Rochela (104), a nombre del sempiterno Francisco de Nájera —criado de Pedro Cerezo—; y, Ruan (25), para Pedro de Saldaña. Su huésped bilbaíno favorito fue Juan Íñiguez de Bermeo, si bien también contrató a Íñigo López de Anunzibai o Martín Sánchez de la Naya. Del extranjero trajo 16 fardeles de paños y 3 balas de fustanes flamencos, que se despachó a sí mismo o lo hizo Alonso de Castro; 5 pacas con 51 paños, 1 paquete con 3, 1 fardel con 3 granas, 1 barril de estaño y 1 arca londinenses, de Martín de Maluenda, Pedro de Salamanca o Francisco de Mazuelo; y, 2 fardeles de lienzos nanteses, de Bernardino de Riego, en nombre de Luis de Yanguas —otra posible conexión foránea ligada a las rutas mesteñas; en este caso riojanas, de donde parece que era esta familia—.

No obstante, puede que Alonso de Castro, quien trató con 241 sacas (142 a Flandes y 99 a La Rochela), superase a Pedro, del que sería pariente, en las exportaciones en caso de que fuese la misma persona que Álvaro de Castro; cosa poco probable, pues no compartieron factores. El primero, Alonso, sí que fue en todo caso el mercader más importante de la estirpe en dicho surgidero, pues a su lana hay que sumarle otros bienes allí embarcados.[11] Como los 110 costales de peletería, 9 de hilaza y 80 rollos con destino a Flandes; así como otros 16 costales de peletería para La Rochela y 3 para Londres. Sus principales factores flamencos fueron sus hijos: Francisco de Castro, activo en 1482; Pedro de Castro, diferente al arriba estudiado, en 1488; Alonso de Castro, de igual nombre que el padre, en 1495 y 1501; y Fernando de Castro, en 1499-1500. No sabemos qué parentesco lo unía a Juan de Castro,[12] otro hacedor flamenco de

9. Presente en Sevilla entre 1476 y 1495 (Natalia Palenzuela Domínguez, *Los mercaderes burgaleses…*, p. 238).

10. José Damián González Arce, "Las grandes compañías...", p. 250-253.

11. Tuvo un yerno llamado Francisco de Lalo, que en 1495 exportó 3 costales de peletería a Flandes, donde los recibió el propio Alonso. También regentó una tabla de cambio (Manuel Basas Fernández, "Mercaderes burgaleses…", p. 159), y fue cónsul de la nación castellana en Brujas en 1499 y 1502, y diputado de los cónsules en 1504 (Louis Gilliodts-Van Severen, *Cartulaire de l'ancien…*, p. 194, 208; Jos Marechal, "Le départ de Bruges des marchands étrangers (xve-xvie siècles)", *Europese aanwezigheid te Brugge. De vreemde kolonies (xivde-xixde eeuw)*, Societé d´Emulation, Brujas, 1985, p. 206).

12. En los registros hay varios Juan de Castro, como veremos más abajo, uno el que nos ocupa. En Sevilla, entre 1510 y 1518, actuó un Juan de Castro, converso de probable origen burgalés; éste y Diego de Castro estuvieron también presentes en Córdoba y Jerez de la Frontera (Betsabé Caunedo del Potro, "Operaciones comerciales…", p. 292; Natalia Palenzuela Domínguez, *Los mercaderes burgaleses…*, p. 237; y, "Mercaderes y hombres…", p. 339). Mientras que uno de ellos habría sido cónsul del Consulado de Burgos en 1524-25 (Manuel Basas Fernández, *El Consulado de Burgos en el siglo xvi*, C.S.I.C., Madrid,

1491. Además, Alonso hijo trabajó para el progenitor en La Rochela, en 1490. Mientras que su agente londinense fue Pedro de Madariaga, criado de Pedro Jiménez de Bertendona. Está clara la estrategia de este patriarca, que hizo desfilar a su numerosa prole por las diferentes plazas con las que traficara, para que se instruyesen en el oficio de mercader. Busquemos más datos sobre el mismo en las averías de entrada. Casi todas sus importaciones fueron flamencas, 27 fardeles y 1 roldana de paños, 2,5 balas y 2 roldanas de fustanes, 2 roldanas de cobre, 1 de bonetes y 2 baúles; que le remitieron, en su mayor parte, su vástago Alonso de Castro, y el resto sus otros descendientes Pedro y Fernando de Castro, Junto a Alonso de Astudillo y Martín de Valmaseda. De Nantes trajo tres fardeles de lienzos y 1 de cañamazo, así como seis cestas de cardas; a cargo en 1483 de Francisco de Quintanadueñas, y en 1499 de su otro posible retoño, Juan de Castro. Alonso de Castro junto con Francisco Barrero introdujeron dos pacas con 12 paños londinenses, que en 1490 embarcó el habitual Pedro de Salamanca. Un Alonso de Castro, hermano de Pedro de Castro —los hijos de Alonso padre, por tanto—, en 1490 importó de La Rochela un fardel de lienzos que le mandó dicho Pedro de Castro. Otro Alonso de Castro, de la calle Tenebregosa —arteria burgalesa, como es sabido—, introdujo en 1491 otro fardel de lienzos rocheleses, que le remitiera Martín de Ochandiano. Y, finalmente, hay un tal Alonso de Castro, *mercadero*, probablemente el primero que he tratado arriba, que en 1491 trajo un paquete más de lienzos rocheleses, que le embarcara Francisco Núñez.

Por su parte, Álvaro de Castro mandó 72 sacas a La Rochela en 1499, con las que viajó él mismo, y 18 a Flandes, en 1482, donde las esperaba Alonso Jiménez; y no el arriba visto Francisco de Castro, hijo de Alonso, por lo que ambos mercaderes, este Alonso y Álvaro, habrían sido personas diferentes, como he apuntado más arriba. En Bilbao, para Alonso, trabajó en 1482 Fernando García Salón, luego, dese 1488, Pedro Jiménez de Bertendona y, a la muerte de éste, hacia 1489, la que fuera su mujer, María García de Basozábal. Álvaro trató también con Salón y con Martín Sánchez de la Naya. Como importador, apenas consta con 1 fardel de paños, que desde Flandes le mandó Pedro del Castillo.

1963, p. 267; y, "Priores y cónsules de la Universidad de Mercaderes y Consulado de Burgos en el siglo XVI", *Boletín de la Institución Fernán González*, 161 (Burgos, 1963), p. 668). Además, se conserva el libro contable de uno de los Juan de Castro, con registros entre 1465 y 1511, según el cual éste estuvo asociado en 1475 a Francisco de Valladolid; mientras que en 1485 tuvo como factor nantés y socio a Francisco de la Torre; otros compañeros de este mercader fueron Álvaro de la Torre, Pedro de Mazuelo y Hernando de Orense (Hilario CASADO ALONSO, "Comercio internacional y seguros marítimos en Burgos en la época de los Reyes Católicos", *Congresso Internacional Bartolomeu Dias e a sua Época, III, Economía y Comercio Marítimo*, Universidade Doporto, 1989, p. 587-589; y, "La Bretagne dans le commerce castillan aux XVe et XVIe siècles", *La Bretagne, Terre d'Europe, Brest-Quimper*, CNRS, Brest, 1992, p. 90-92).

Pasemos ahora a ocuparnos de los hijos de Alonso. El antedicho Francisco de Castro estuvo activo como exportador entre 1490 y 1501. Período en el que trató con 87 sacas (Flandes, 69; La Rochela, 18) y 51 costales de peletería (Flandes, 43; La Rochela, 8). En Brujas esperaron sus cargamentos su factor habitual, su hermano Alonso de Castro, y, en 1501, su propio hijo, Fernando de Castro, de igual nombre que su otro hermano, por tanto, y su yerno, del que no se indica el nombre, pero que hemos visto fue Francisco de Lalo. Para La Rochela se habla de su factor y de Francisco de Nájera, como los consignatarios. El único huésped bilbaíno de Francisco fue Pedro Jiménez de Bertendona y, muerto éste, a partir de 1495 su viuda, María García de Basozábal. Curiosamente, Francisco de Castro no está presente en las averías de entrada, a menos que su nombre se confunda con el de su hermano, Fernando de Castro, por el empleo de abreviaturas.

En cuanto a este Fernando de Castro, volvemos a tener serios problemas de identificación. Al menos habría habido tres mercaderes con igual nombre, uno el hermano como dije más arriba de Diego y Pedro de Castro;[13] otro, el hijo de Alonso de Castro; y, el tercero, el vástago del otro retoño de Alonso, Francisco de Castro, como hemos visto. De ellos no diré nada como exportadores, porque en casi todas las averías aparece un Fernando de Castro avecindado en Logroño y, en los pocos registros en los que no se dice dónde estaba ubicado, casi siempre su factor es Alonso de Logroño, lo que redunda en su radicación riojana. Mientras que como importadores, solamente podemos estar seguros de que se trata del Fernando de Castro hijo de Alonso, burgalés por tanto, en aquellos apuntes en los que se lo identifica como *hermano de Alonso de Castro*: 6 fardeles de paños que trajo en 1495 desde Flandes, que le remitiera dicho hermano; y puede que en aquellos otros envíos en los que también participara algún otro familiar apellidado Castro: caso de otro fardel de paños flamencos mandado ese año por Juan de Castro; 1 bala de fustanes, en 1494 de allí también, por Alonso de Castro; o, una paca con 12 paños londinenses remitida por Diego de Castro. Podemos añadir aquí los envíos realizados a Fernando por otros hacedores habituales de la familia: Francisco de Nájera, visto en La Rochela, desde donde en 1491 embarcó 2 fardeles de navales; y Francisco Núñez, que en 1493 facturó también desde allá 2 fardeles de lienzos y 2 paquetes de cañamazo. No sabemos para qué Fernando trabajaron los factores flamencos Juan de Polanco, que en 1482 mandó 1 fardel de paños; Antonio del Valle,[14]

13. Presente en Sevilla entre 1480 y 1498 (Natalia Palenzuela Domínguez, *Los mercaderes burgaleses*…, p. 237).

14. En 1490 fue uno de los 15 diputados por la nación castellana trasladada a Amberes para negociar con los que se habían quedado en Brujas su reunificación (Jos Marechal, “Le départ de Bruges…”, p. 196).

con otros 2, en 1489; Rodrigo de Dueñas,[15] con otro y 1 roldana, en 1490; y, Sancho de Miranda, 5 fardeles y 1 baúl, en 1494-95. No consta remitente en 14 fardeles y 1 roldana de paños, 2 roldanas de cobre y 3 baúles flamencos.

No es posible saber con seguridad la radicación de una serie de traficantes que aparecen en los registros y que, al no contar con los agentes que estamos viendo para los Castro, o al utilizarlos de forma puntual, no se puede aseverar que fuesen burgaleses o familiares de los burgaleses. Se trata del primero de los antedichos Fernando de Castro, como sabemos afincado en Logroño, que puede que en otros apuntes aparezca como Fernando de Castro de la Hoz,[16] o incluso como Fernando López de Castro; de los diversos Juan de Castro (Juan de Castro, Juan de Castro de Londres, Juan de Castro Amorós, Juan de Castro de Mújica[17] y Juan Sánchez de Castro); y, de Pedro de Castro Amorós, de Pedro de Mújica, de García de Castro, el joyero (que no sería el arriba citado hijo de Diego de Castro) y del licenciado de Castro. A todos ellos habrá que dedicar un estudio aparte.

2. Los San Vítores

Los San Vítores (o Sanvítores) hasta ahora eran considerados como una familia menor, que más bien trabajaba para otros mercaderes. Entre ellos destacaban los hermanos Lope y Diego, así como el hijo del primero, llamado Juan. Un primo de este último, con el mismo nombre, Juan de San Vítores, que sería hijo de Alfonso de San Vítores, fue su curador y tutor de sus bienes mientras no alcanzó la mayoría de edad, y puede que hacia 1487 trabajase como factor para la compañía del arriba estudiado Pedro de Castro. Además, como hemos visto, otra hija de Lope, Elvira, se casó con Diego de Castro y fue el entronque entre ambas sagas.[18]

Dicho Lope traficó nada menos que con 1.065 sacas de lana, lo que lo convierte en el noveno exportador absoluto de los registros de averías, lejos por tanto de ser un comerciante menor subordinado a otros. Más de la mitad (672) fueron a Flandes, junto con un costal de hilaza y dos de peletería. Donde en

---

15. Uno de los mercaderes castellanos con mayores tratos en Londres en 1494 (Wendy R. Childs, "El Consulado del Mar…", p. 354).

16. Betsabé Caunedo del Potro, *Mercaderes castellanos…* 1981, p. 106-108.

17. Uno de los Juan de Castro fue hermano de uno de los Diego de Castro (Wendy R. Childs, "EL Consulado del Mar…", p. 417). En el siglo xvi los Castro de Mújica sí que estuvieron asentados en Burgos, entre ellos destacó Francisco Castro de Mújica (Manuel Basas Fernández, "Mercaderes burgaleses…", p. 160).

18. Betsabé Caunedo del Potro, *Mercaderes castellanos…* 1981, p. 186-189, 613; y, *Mercaderes castellanos…,* 1983, p. 285. Un Juan de San Vítores era solicitador del Consulado hacia 1538 (Manuel Basas Fernández, *El Consulado de Burgos…*, p. 65).

1482 fueron recibidos por él mismo, que allí viajó, o los aguardaban su sobrino, el citado Juan de San Vítores, su hermano Diego u otros parientes, como su vástago, Pedro de San Vítores, o Fernando García de San Vítores; entre 1488-89 sus factores flamencos fueron Velasco y Gregorio de Béjar; en 1491, él mismo o su criado; y desde 1495, otro hijo, Francisco de San Vítores. Éste, hasta ese año, había sido el factor del padre en La Rochela, al menos desde 1490, donde recibió las 338 sacas, junto con otros de sus hermanos, Diego, de igual nombre que el tío arriba visto, y Pedro, antes mencionado, y Lope de Palenzuela.[19] Las 35 sacas de Nantes también fueron para el susodicho Francisco de San Vítores, que allí estuvo ese mismo año 1495, mientras que los restantes envíos fueron a parar a un indeterminado *su factor*. Finalmente, en Ruan contó con Jerónimo de Béjar, para 20 sacas que le despachó. Queda claro que la cantidad de mercancías, y la variedad de artículos, destinos y receptores alejan a Lope de San Vítores de ser ese comerciante menor que trabajara para otros. Antes, bien al contrario, casado con Leonor Martínez, fue el patriarca de una saga poderosa que tuvo al menos cinco hijos, Francisco, Diego, Pedro, Juan y Elvira, activos en este mundo de los negocios mercantiles. Murió en 1499, año en el que fue sustituido en la compañía familiar por el que sería el vástago mayor, Francisco, que ese ejercicio exportó 50 sacas a Flandes.

En cuanto a las importaciones, Lope de San Vítores introdujo desde Flandes 40 fardeles y 5 roldanas de paños, 2 fardeles de velartes, 3,5 balas de fustanes,

19. Aparece en las averías remitiendo 250 quintales de hierro a Londres, donde en 1490 aguardaba Juan de Castro, y otros 70 quintales a Flandes, donde los llevaría él mismo o su factor; al tiempo que en 1494 importó desde Flandes 1 fardel de paños que le mandó Juan de Astudillo. No sabemos si alguno de los Palenzuela era burgalés, aunque en los registros hay un Alonso Rodríguez de Palenzuela —presente en Sevilla entre 1489 y 1502 (Natalia Palenzuela Domínguez, *Los mercaderes burgaleses*…, p. 239)—, que mandó 24 sacas a Flandes, a Tomás de Palenzuela —en Sevilla residieron el burgalés Tomás Rodríguez de Palenzuela, y un Tomás de Palenzuela, entre 1497 y 1520, año de su muerte, que bien pudieron ser la misma persona; éste tuvo como factor a Rodrigo de Carrión (Natalia Palenzuela Domínguez, *Los mercaderes burgaleses…*, p. 239; y, "Mercaderes y hombres…", p. 341; Béatrice Perez, *Les marchands de Séville. Une société inquiète (xve-xvi siècles)*, PUPS, París, 2016, p. 195)—, y 16 a La Rochela, a su factor, mientras que su huésped bilbaíno fue Juan de Castro o Juan Sánchez de Castro; desde Flandes recibió 7 fardeles de paños y 2 de lienzos desde La Rochela; y en compañía de su hijo, otros 2 fardeles de paños y 1 baúl flamencos, que les cargara Luis de Burgos. Por su parte, Pedro de Palenzuela remitió 10 sacas a Flandes, a Juan Alonso Platero; mientras que dicho Pedro de Palenzuela junto con Pedro Alonso Platero despacharon otras 6 a La Rochela, donde estaba el primero de los dos. En solitario, dicho Pedro de Palenzuela recibió 2 fardeles de lienzos, 5 de cañamazo y una cesta de pimienta rocheleses, de Lesmes de Mazuelo y Alonso de Miranda, y 8 panes de estaño londinenses, de Álvaro de Cisneros. Y, Pedro Rodríguez de Palenzuela, 9 fardeles de paños, 1 roldana de cobre y 2 baúles flamencos, de Juan Cerezo y Francisco de Sahagún; 5 fardeles de paños, 11 de navales, 9 de lienzos, 1 de lienzos de Ruan, 20 paquetes de cañamazo, 1 de anjeos y 2 cestas de cardas rochelesas, de Nicolás de Escobar, Juan de Escobar o Pedro de Tordómar; 2 pacas con 21 paños londinenses, de Diego de Castro; y, 4 fardeles de lienzos y 2 cestas de cardas nanteses, de Diego de Villegas y Juan de Sahagún. Juan Martínez de Palenzuela desembarcó en persona 1,5 pacas de cañamazo nantés; y, Francisco de Palenzuela trajo desde Flandes 1 fardel de paños que le mandó Alonso de Covarrubias.

3 barriles y 5 roldanas de cobre, otra de bonetes, 1 cesta de cardas y 1 baúl. Sus agentes locales fueron allí, en 1481, su hijo Juan de San Vítores, en 1482, Alonso de San Vítores, en 1489, Gregorio de Béjar, en 1490-91, él mismo, Santiago de Béjar y Ortega de Villalobos, en 1494, Francisco de San Vítores y Andrés Pesquera, y en 1495, dicho Francisco y Rodrigo de Cifuentes. Desde La Rochela trajo 28 fardeles y 14 paquetes de lienzos, 1 de lienzos de Ruan y 22 paquetes de cañamazo; que despacharon Francisco de San Vítores, casi en su totalidad, y Lope de Palenzuela. Desde Londres, 59 paños y 39 cordellates; por Velasco de Béjar.[20] Desde Nantes, 12 fardeles de lienzos y 6 paquetes de cañamazo; por Sancho de Villasante, en lugar de Francisco de San Vítores, Martín de Aranda, Lesmes de Mazuelo, Francisco de Paredes y Bernardino de Espinosa. Y Southampton, desde donde Juan de Castro mandó algunas roelas de plomo. En 1495 aparece un San Vítores sin identificar, que sería Lope, pues su factor en Flandes, desde donde introdujo 5 fardeles de paños y 1 barril de cobre, fue el hijo de éste, Francisco de San Vítores. El padre, Lope, moriría como he dicho hacia 1499, año en el que su mujer, que se dice *madre de Francisco de San Vítores*, fue la receptora de 1 fardel de paños, 1 cesta de cardas y 1 lío que le mandó su hijo desde Flandes. El cual, como mercader en 1490 recibió 2 paquetes de cañamazo desde La Rochela y, en 1495, 4 fardeles de paños desde Flandes, que le despachó su hermano Juan de San Vítores. Por último, el citado más arriba Alonso, o Alfonso, de San Vítores, que falleció hacia 1490, importó en 1482 desde Flandes 6 fardeles de paños, 1 roldana de cobre y 1 baúl; desde Nantes, 8 fardeles de lienzos; y, desde Southampton, 2 pacas, con 20 paños; los dos últimos envíos facturados por su hijo Juan de San Vítores, el primero en 1490 y el segundo en 1495.

En las salidas se recogen otros mercaderes con este apellido que no parecen miembros de este linaje: un tal Diego de San Vítores, con 37 sacas, no habría sido el citado hermano de Lope, pues aparte de tener su residencia en Santander, no compartió factores ni huéspedes con éste. No sabemos tampoco si hubo relación entre el mismo y un tal Lope de San Vítores, de igual nombre, pero se dice que hijo de Martín de Bilbao, el de Portugalete, que en 1496 mandó seis sacas a Flandes al vástago del primero, el antedicho Francisco de San Vítores.

20. Que en 1511 fue cónsul de la colonia castellana en Brujas (Louis Gilliodts-Van Severen, *Cartulaire de l'ancien…*, p. 220).

3. Los Miranda

Por lo que respecta a los Miranda, se trata de uno de los clanes más nutridos y con mayor número de componentes entre los burgaleses.[21]

Al frente de esta familia estuvo Pedro de Miranda, quien trabajó junto con los arriba vistos Castro, con quienes tuvo tratos en Inglaterra. Realizó su aprendizaje en Brujas, donde hacia 1467 fue cónsul de la nación castellana, mientras que en Burgos llegó a regidor, tal y como consta en las averías desde 1482, en las que también aparece como Pedro Sánchez de Miranda.[22] En total, mandó 220 sacas de lana a Flandes, donde las recibió casi siempre su hijo de igual nombre: Pedro de Miranda; en otros casos lo hicieron él mismo —aunque, probablemente, entonces el emisor fuese en realidad el hijo, pues sería excepcional que un atareado regidor burgalés viajase y permaneciese en este emporio tan lejano—, Alonso de Miranda, Juan de Miranda o Juan Pardo. De otro lado, trajo desde dicho lugar 20 fardeles de paños, 1 bala de fustanes y 1 roldana de hoja de hierro, mandadas también por él mismo, su hijo de igual nombre —que, como he dicho, se confunde con el padre y puede que fuese a la vez factor del mismo y mercader importador en nombre propio— o Juan de Medina. Además, desde La Rochela introdujo 22 fardeles de lienzos y 18 paquetes de cañamazo, que le despachara su otro retoño, Diego de Miranda;[23] desde Londres, 64 paños y 47 cordellates, más 6 panes de estaño, que embarcaron él mismo —el hijo, más bien— y Pedro de Salamanca; y, desde Nantes, 24 fardeles de lienzos, 3 de navales, 4 paquetes de cañamazo, 28 paquetes de anjeos y 2 cestas de cardas, remitidos igualmente por él mismo —otra vez sería el vástago—, el otro descendiente, Diego de Miranda, Alonso de Miranda, Gonzalo de Miranda, Basurto o Sancho de Briviesca. Pedro de Miranda padre habría tenido un antiguo criado llamado asimismo Pedro, que en 1490 importó en nombre propio 1 fardel de paños que él mismo trajo de Flandes.

Las relaciones con los Castro quedan reforzadas por el hecho de que uno de sus huéspedes bilbaínos fuese Juan Sánchez de Castro, mientras que otros fueron el escribano Pedro Ortiz de Leura, Martín Sánchez de Bilbao, el de Portugalete, y Fortún de Bilbao la Vieja.

---

21. En 1458 la familia Miranda proveyó un servidor a la capilla de Nuestra Señora de España en Nantes, donde se hizo enterrar en 1462 Alfonso de Miranda. Por su parte, en 1479 se instaló en dicha ciudad Martín de Miranda (Henri Touchard, *Le commerce maritime*…, p. 219).

22. Betsabé Caunedo del Potro, *Mercaderes castellanos*… 1981, p. 139-143; y, *Mercaderes castellanos*… 1983, p. 276-277; José Damián González Arce, "La universidad de mercaderes…", p. 180; Louis Gilliodts-Van Severen, *Cartulaire de l'ancien*…, p. 97.

23. Que igualmente fue factor en La Rochela de Pedro de Medina.

Como he dicho, otro hijo del regidor Pedro de Miranda fue Diego de Miranda, que hemos visto en ocasiones como factor del padre en La Rochela y Nantes. En nombre propio, Diego remitió 13 sacas a Flandes, para Silvestre Pardo o su hermano Pedro; 77, 1 costal de peletería, unos cueros y unos quesos a La Rochela, llevados por él mismo; y, 8 sacas a Nantes. Como probablemente ocurriera con su hermano Pedro de Miranda (hijo), Diego también actuó como mercader importador desde los lugares en los que trabajó para el padre, entre 1482-1499. De modo que trajo desde el primer sitio, La Rochela, 4 fardeles de lienzos y 9 paquetes de cañamazo. Desde el segundo, Nantes, 43 fardeles de lienzos y 3 de cañamazo, remitidos casi todos por otro hermano, Martín de Miranda, pero algunos también por Pedro de Miranda y Alonso de Miranda; de modo que este Martín de Miranda también sería descendiente del regidor Pedro de Miranda; y, como hemos visto más arriba, se encontraba asentado en Nantes, donde tuvo dos hijos, Francisco y Diego de Pampliega en 1467[24]. Por su parte, Diego de Miranda, desde Londres introdujo 28 paños, que le despacharon Juan de Miranda y Juan del Hoyo. En compañía de Andrés de Miranda, con Diego en primer lugar, ambos metieron 8 fardeles de lienzos y 1 paca y 6 paquetes de cañamazo procedentes de Nantes, embarcados por Juan de Tolosa. Por su parte, el citado Martín de Miranda igualmente actuó como mercader en nombre propio, entre 1482 y 1500, al importar desde Avenas (¿Vannes?) 1 fardel de lienzos que le facturara Alonso de Miranda; otro de paños y 1 bala de fustanes que de Flandes (Brujas) le mandara Francisco de Nájera; y, 28 de lienzos, 7 de cañamazo y 1 de menudencias, más 2 cestas de cardas, que en Nantes embarcara Alonso de Miranda o él mismo.

El yerno de Pedro de Miranda padre habría sido Antonio de Melgosa,[25] criado del condestable de Castilla, quien traficó, para sí mismo o puede que para su señor, con 661 sacas de lana —el vigésimo octavo mayor remitente—, 332 a Nantes, donde estaban el Pedro de Miranda hijo, cuñado de Antonio, por tanto, Diego de Miranda y Francisco de Miranda,[26] y el resto (279) a Flandes,

24. Jules Mathorez, "Notes sur les rapports de Nantes avec l´Espagne", *Bulletin Hispanique*, 14-15 (Burdeos, 1912), 2, p. 385. Entre 1496 y 1503 Martín de Miranda, miembro de esta familia asentada en Bretaña desde mediados del siglo xv, fue integrante del consejo que gobernaba la ciudad (Hilario Casado Alonso, "Las colonias de mercaderes castellanos en Europa (siglos xv y xvi)", *Castilla y Europa. Comercio y mercaderes en los siglos xiv, xv y xvi*, Diputación Provincial de Burgos, Burgos, 1995, p. 41).

25. Prior de la Universidad en 1511 y uno de los fiadores de Diego de Soria por cuantía total de 7 millones de maravedís, en el pleito que en 1507 le enfrentó a su yerno Alonso de Lerma (Manuel Basas Fernández, "Mercaderes burgaleses…", p. 162; Betsabé Caunedo del Potro, "Acerca de la riqueza de los mercaderes burgaleses. Aproximación a su nivel de vida", *En la España Medieval*, 16 (Madrid, 1993), p. 98).

26. En otra parte he hablado de Fernando de Miranda como factor en Nantes de su yerno Álvaro Pardo; como dicho Fernando no vuelve a aparecer en la documentación puede que se tratase de

otra vez a su cuñado Pedro de Miranda. Como importador, trajo 13 fardeles de lienzos, 2 de bretañas, 2 de telas y otros tantos de navales, 12 paquetes de cañamazo y 8 de vitre de Nantes, remitidos por Diego de Miranda y García de Medina; y, desde Flandes, 3 fardeles de paños y 1 cofre, por Pedro de Miranda.

Alguna relación familiar uniría a Pedro de Miranda padre con Pedro Cortés de Miranda, quien aparece solo una vez, en 1490, con 10 sacas de lana para La Rochela, y a Diego Cortés de Miranda, que despachó nada menos que 628 sacas de lana —trigésimo primer envío, a Nantes (362), Flandes (192) y La Rochela (74)— y 400 quintales de hierro, a Londres; pues sus factores flamencos fueron su sobrino Juan de Miranda,[27] visto más arriba trabajando para Pedro y Diego de Miranda, y Sancho de Miranda. En La Rochela, Londres y Nantes tuvo a su criado, Juan de Tolosa, también citado; y en esta última ciudad, igualmente al asimismo visto con Pedro, Alonso de Miranda. Además, su huésped favorito en Bilbao fue Pedro Ortiz de Leura, y, en menor medida, Martín Sánchez de Bilbao, el de Portugalete, del mismo modo vistos para Pedro. Además, este Diego Cortés de Miranda se muestra como uno de los mayores importadores de la saga, y aún de todo Burgos, sobre todo de productos nanteses: 169 fardeles y 1 paquete de lienzos, 16 fardeles de navales, 2 de colchas, 25 de telas, 8 de telas de Quintin, 3 de anjeos, 3 de vitre, 1 de paños de Ruan, 9 de cañamazo, más 96 paquetes y 6 pacas, 4 fardeles de pescado, 1 de alachas, 2 de pergaminos, media paca de olonas, 4 costales de plumas, 2 barriles de vergas y 49 cestas de cardas; sus agentes allí fueron, sobre todo su criado, el citado Juan de Tolosa, el que sería pariente del mismo, Diego de Tolosa, el antedicho Diego de Miranda, a veces sustituido por Diego de Zuazo, el susodicho Martín de Miranda y Antonio de Nájera. Menor trato tuvo con Flandes (Brujas), 3 fardeles y 1 roldana de paños, 1 cesta de cardas y 1 baúl, que le remitieran Juan Cortes, Juan de Miranda —puede que fueran el mismo, que se llamase en realidad Juan Cortés de Miranda—, Bernardino de Miranda y Juan de Sedano; Vannes, 11 fardeles de lienzos mandados por Alonso de Miranda; La Rochela, 10 fardeles de navales, 2 de lienzos y 16 paquetes de cañamazo, facturados por

---

un error de transcripción del escribiente del pleito donde fueron copiados los registros de averías, y en el original constase como *Francisco de Miranda* (José Damián González Arce, "Las grandes compañías..., p. 250-253"). Un Fernando de Miranda estuvo presente en Sevilla entre 1502 y 1503 (Natalia Palenzuela Domínguez, *Los mercaderes burgaleses*…, p. 238).

27. Hacia 1525 se inició un pleito por los hijos del mercader Álvaro de la Torre, que puede sea el visto más arriba, contra su factor Juan de Miranda, que es posible sea el mismo que aquí recojo, hidalgo originario de Frías y que luego se trasladó a Burgos. Sus padres fueron Ruy Gómez de Miranda y Catalina de Liaño (Manuel Basas Fernández, "El factor de negocios entre los mercaderes burgaleses del siglo xvi", *Boletín de la Institución Fernán González*, 14 (Burgos, 1959), p. 743-746).

su criado, Juan de Tolosa, Alonso de Miranda o Bernardino Yerro; y Londres, 24 paños y 40 cordellates, por Sancho Embito.

El tantas veces citado como agente nantés, Alonso de Miranda, llegó, según los registros de exportación, a nacionalizarse bretón, pues se dice que era *burgués en Nantes*; también actuó en esa ciudad como padrino de los hijos de su pariente, Martín de Miranda, Francisco y Diego de Pampliega, en 1467.[28] Allí, aparte de actuar como factor de sus familiares arriba vistos, hizo llevar como mercader 79 sacas de lana y 230 quintales de hierro, recibidos por él mismo, claro está. Su huésped más habitual en Bilbao fue el citado Pedro Ortiz de Leura, sustituido tras su muerte hacia 1499 por su mujer, Mileya de Quinoces. Empleada en otras 7 sacas que Alonso hizo llevar a Nantes, ahora en compañía de Bernardino de Miranda; quien en solitario transportó él mismo 4 sacas a Flandes en 1490. Como importador, o exportador si consideramos a este mercader/factor como bretón, mandó a Bilbao 5 fardeles de lienzos, 7 de cañamazo, más 25 paquetes y 2 pacas, 4 fardeles de telas de Bretaña, 1 de paños y otro de cuartillas, 10 paquetes y media paca de cosneos, 1 pipa y 4 costales de pescado y 16 cestas de cardas; todo ello facturado casi por completo por él mismo. Para estos envíos empleó como huésped bilbaíno además de a Leura, a Martín y Fortún de Bilbao. Diego de Miranda contó con un criado llamado Francisco de Miranda, arriba mencionado, que por sí mismo colocó en Bilbao 1 costal de pluma, 2 paquetes de anjeos y cestas de cardas nanteses.

Otro miembro del clan habría sido Juan de Miranda, visto más arriba como factor, activo en 1490-91; cuyas 22 sacas de lana fueron recibidas en La Rochela por Francisco de Arexti; mientras que en Nantes aguardaba otras 14 el que sería su pariente, el antedicho Alonso de Miranda; y, en Flandes, 3 costales de peletería, su hijo Sancho de Miranda, citado más arriba. Desde este condado trajo 12 fardeles de paños y 1 baúl, en algún caso remitidos por su antedicho hijo Sancho; desde Nantes, 5 fardeles de lienzos, 1 de telas y otro de telas nantesas, 2 paquetes de cañamazo, 1 costal y 1 saco de plumas y 1 cesta de cardas, por Alonso de Miranda; desde La Rochela, 3 fardeles de lienzos, 2 de navales y 1 paquete de cañamazo, por García de Miranda, Pedro de San Juan y Diego de Medina; y, desde Londres, unas 11 pacas con 87 paños y 142 cordellates, por Sancho Embito. Sancho de Miranda solamente aparece en un registro como importador, con 2 roldanas de cobre que él mismo trajo desde Flandes en

28. En el registro de Bautismos del año 1467 de la parroquia de S. Nicolás se recoge a Diego y Alfonso de Pampliega, hijos de Martín de Miranda, cuyo padrino fue Alonso de Miranda, y su madrina la mujer de Perico Ruiz (Jules Mathorez, "Notes sur les rapports…", p. 385).

1495.[29] Otro hijo de Juan de Miranda, hermano de Sancho, por tanto, fue Juan Ramírez de Miranda, así llamado para diferenciarlo del padre, activo a partir de 1493; que despachó 83 sacas y 1 costal de borceguíes a Flandes, donde los esperaban sus hermanos, el susodicho Sancho, y Gonzalo de Miranda, visto más arriba; mientras que las 6 sacas que embarcó a Nantes en 1495 las recibió, como siempre, Alonso de Miranda. El huésped del padre fue Ortiz de Leura, reemplazado tras fallecer por su esposa Quinoces. La cual aparece también en 1501 como intermediaria de 2 sacas que Martín de Miranda y Juan de Miranda (¿hijo?) llevaron a Nantes; como las recogió Antonio de Nájera, ello parece indicar que para entonces el sempiterno Alonso de Miranda no se encontraba allí circunstancialmente o había fenecido. Por su parte, el mencionado Gonzalo de Miranda llevó él mismo 10 sacas a Nantes, en 1494-95; e importó, en 1495, 2 fardeles de lienzos que le remitió desde allí Martín de Aranda. Uno de los dos Juan de Miranda, padre o hijo, fue cónsul del Consulado de Burgos en 1502-1503.[30] Como importador, Juan Ramírez de Miranda transportó a Bilbao, procedentes de Flandes, 13 fardeles de paños, 3 roldanas de bonetes y 2 baúles, que le facturaron su hermano Sancho, Bernardino de Miranda y García de Arexti; de Nantes, donde tuvo su mayor trato, 39 fardeles de lienzos, 4 de telas, 2 de navales, 6 y 12 paquetes y media paca de cañamazo, 2 barriles de tachuelas y 26 cestas de cardas, casi todo por el habitual Alonso de Miranda, así como por Bartolomé de Sedano; de La Rochela, 10 paquetes de cañamazo, por Pedro de Tordómar, en nombre de Juan de Arlanzón; y, de Londres, 6 paños, por Alonso de Contreras. Con Diego de la Torre, Juan Ramírez de Miranda introdujo en 1494 desde Nantes 4 cestas de cardas, mandadas por Francisco de Paredes; y, con Sancho de Salinas, en 1495, 2 fardeles de paños flamencos, por su hermano Sancho de Miranda. Un tal Juan Ruiz de Miranda, que bien pudo ser el anterior, importó en 1499 otro fardel que desde allí le mandó el que sería su hermano Sancho; mientras que en 1500 Diego de Trauco le hizo llegar a Juan Sánchez de Miranda 2 fardeles de lienzos nanteses.

García de Miranda, citado más arriba como factor en La Rochela, introdujo en 1482 desde Nantes 2 fardeles de paños, 1 de papel, 1 de lino, 1 de bernias y otro de cañamazo, así como 2 cestas de cardas; sólo en uno de los apuntes parece como remitente Sancho de Briviesca.

Nos queda un Miranda poco relacionado con los anteriores, al no compartir factores ni huéspedes con ellos. Así, Antón de Miranda mandó 54 sacas

29. En 1490 fue uno de los 15 diputados por la nación castellana trasladada Amberes para negociar con los que se habían quedado en Brujas su reunificación (Jos Marechal, "Le départ de Bruges…", p. 196).

30. José Damián González Arce, "La universidad de mercaderes…", p. 168.

a Flandes, para Luis de Burgos, su hermano; 21 a La Rochela, llevadas por él mismo, o para Simón de Burgos o Pedro de Tordómar; y, 31 a Nantes, para otro de sus hermanos, Bernardino de Espinosa, o Miguel de las Huelgas. Lugar al que en 1501 transportó en persona otras 3, suyas y de Juan de Arlanzón.[31] Como importador, casi todo el trato de Antón fue con Nantes, desde donde trajo 5 fardeles de lienzos y 17 paquetes de cañamazo, mandados por él mismo o el antedicho Bernardino de Espinosa; quien desde La Rochela le hizo llevar 1 fardel de navales. En 1491, en compañía de su huésped bilbaíno, Martín Sánchez de la Naya, Antón de Miranda trajo en persona 2 paquetes de cosneos desde La Rochela.

4. Los Quintanadueñas

Por lo que respecta a los Quintanadueñas, si bien no están comprendidos entre las principales familias exportadoras en las obras de B. Caunedo, por su volumen de negocio, como ahora veremos, sí que podrían haberlo estado. Dicha autora y M. Basas señalan a los hermanos Francisco, visto más arriba, Pedro y Fernando —estos dos últimos, que formaron una compañía mercantil con una trayectoria de más de treinta años, aparecen activos en los registros entre 1482 y 1501—, como los iniciadores de la saga, continuada en el siglo xvi por sus hijos Gómez y Juan.[32] Lo cierto es que Pedro de Quintanadueñas

31. Tundidor andador del Consulado en 1498-99, y maestre de correos desde 1505 (Manuel Basas Fernández, "El mercader Alonso de Arlanzón, lanero y comisionista de seguros marítimos", *Boletín de la Institución Fernán González*, 14 (Burgos, 1959), p. 806-807; y, *El Consulado de Burgos…,* p. 68, 70), que en 1501 mandó 30 sacas de lana a Flandes, a García de Burgos, y 2 a La Rochela, a sí mismo; mientras que en 1499 importó 9 fardeles de lienzos rocheleses, transportados por él en persona; estuvo presente en Sevilla entre 1497 y 1504 (Natalia Palenzuela Domínguez, *Los mercaderes burgaleses…*, p. 237). Un tal Alonso de Arlanzón, que no fue el que en el siglo xvi llegara a ser uno de los mercaderes burgaleses más importantes (Manuel Basas Fernández, "Mercaderes burgaleses…", p. 158; y, "El mercader Alonso…", p. 806-807), remitió otras 25 sacas a Flandes, a Alonso Jiménez y Francisco de Villegas; mientras que en 1483 desde Nantes trajo 2 fardeles de lienzos y 1 de papel. Muerto en 1489, lo sustituyó su mujer, que importó desde Flandes 2 fardeles de paños y desde La Rochela, en compañía de Domingo Ase, 8 fardeles de cañamazo y 4 de lienzos de Ruan.

32. Se trata de una familia originaria de la villa de Mahamud, cerca de Lerma, cuyos primeros componentes se apellidaron según el topónimo de la localidad, antes de entroncar con los Quintanadueñas, de los que tomaron luego el patronímico familiar, otro apellido con origen en un topónimo de otra población burgalesa. Pedro se casó con Ana de San Pedro de Ambasaguas, y fueron padres de Gómez; Fernando matrimonió primero con Clara Pesquera, con la que tuvo a Juan de Quintanadueñas Pesquera, que se estableció en Ruan como factor del padre, y luego con María de Lerma. Dicho Juan de Quintanadueñas fue también socio de la compañía de su primo hermano, Gómez de Quintanadueñas, para la que trabajó como factor en Ruan. Donde se asentó a comienzos del siglo xvi, y casó con Isabeau (Isabel), miembro de la familia Civille —Sevilla; su padre era el arriba visto Juan de Sevilla—, originarios de Villacarricedo, avecindados en la villa francesa desde 1488 (Manuel Basas Fernández, "El mercader burgalés Gómez de Quintanadueñas", *Boletín de la Institución Fernán González*, 155 (Burgos, 1961), p. 561-566; y, "Mercaderes y corsarios en el siglo xvi", *Boletín de la Institución Fernán González*, 154 (Burgos, 1961),

en solitario se recoge únicamente en tres registros de 100 quintales de hierro, otros 115 de acero y 20 sacas de lana, para Nantes, a nombre de Pedro de la Torre, que veremos era hijo de García de Quintanadueñas, o en su defecto Lesmes de Mazuelo, y Toribio de San Vicente; mientras que otro apunte de Pedro González de Quintanadueñas fue de 2 sacas de lana, también a Nantes, para dicho Toribio de San Vicente. En cuanto a las importaciones, el primero llevó a Bilbao 23 fardeles de lienzos, 3 de navales, 4 paquetes de cañamazo y 8 cestas de cardas nanteses, remitidos, cuando consta, por los antedichos Toribio de San Vicente, Pedro de la Torre y Lesmes de Mazuelo; 2 fardeles de paños, 1 tonel de mercería y 4 roldanas de cobre flamencas, por Francisco de Carrión; 3 fardeles de lienzos, otros 3 de lienzos de Ruan y 1 de cañamazo desde La Rochela, también por Toribio y Fernando de Peñavera; y, 39,5 paños londinenses, por Juan de Carrión y Diego de Bernuy. Ya en compañía de su hermano Fernando de Quintanadueñas, con Pedro en primer lugar, fueron 592 las sacas —trigésimo quinto envío— a Flandes (554), para su factor, Francisco de Carrión, y Nantes (38), para el antedicho Toribio. Por su parte, Fernando en solitario traficó más con hierro, 596 quintales llevados a Londres por su criado, y algo con lana, 44 sacas, para Nantes (20), La Rochela (20) y Flandes (4), así como con 4 costales de peletería, asimismo para Nantes. Mientras que trajo muchas más mercancías: 33 fardeles de lienzos, 6 y 1 paquete de cañamazo, 6 paquetes de tijeras, 7 cestas de cardas, 100 lías de pluma, 30 de jamete y 4 cosneos, desde Nantes, donde los remitentes, como en el caso de las importaciones antedichas, aparecen en pocas ocasiones, y fueron los susodichos Pedro de la Torre, Toribio de San Vicente, Dieguito de Vitoria, Diego de Zuazo y el propio Fernando de Quintanadueñas; que desde La Rochela introdujo 8 fardeles de navales, 1 de lienzos, 8 paquetes de cañamazo y 1 cesta de cardas, casi todo a cargo de Toribio, menos un envío de Fernando de Soria; desde Flandes (Brujas), 7 fardeles y 1 roldana de paños y 1 barrilejo, por Francisco de la Torre, que, como veremos, sería otro hijo de García de Quintanadueñas, menos un envío de Pedro del Castillo; y, desde Vannes, 5 fardeles de lienzos y 1 paquete de cañamazo, por Juan de Zabala. Pedro de Quintanadueñas y su hermano Fernando importaron en 1490 desde Londres 2 pacas con 12 paños, que les despachó Juan de Carrión.[33]

---

p. 444-445; Betsabé Caunedo del Potro, *Mercaderes castellanos…* 1981, p. 157-160; *Mercaderes castellanos…* 1983, p. 282-283; y, "Factores burgaleses ¿Privilegiados o postergados?", *En la España Medieval*, 21 (Madrid, 1998), p. 103; Michel Mollat du Jourdin, "Le rôle international des marchands espagnols dans les ports occidentaux á l´époque des Rois Catholiques", *Etudes d´Histoire Maritime*, Turín, 1977, p. 234; y, "El Consulado de Burgos en las ciudades francesas", *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos*, Diputación Provincial de Burgos, Burgos, p. 308; Constance Jones Mathers, "Family Partnerships…", p. 384 y ss.).

33. Hacia 1490 Fernando de Quintanadueñas y sus hermanos, entre ellos Pedro, aparecen recogidos en la documentación rochelesa como vendedores de lana (Mathias Tranchant, *Le commerce maritime de La Rochelle à la fin du Moyen Âge*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes, 2003, p. 265).

Pasemos ahora a Juan de Quintanadueñas, o Juan González de Quintanadueñas, que no sería el antedicho hijo de Fernando, activo entre 1482 y 1499, que por el hecho de que tuvo un mayor volumen de negocio que los anteriores, e incluso los empleó como factores, puede que perteneciera a una generación precedente y podría haber sido el auténtico iniciador de la saga, y no un descendiente de los susodichos. De este modo, Juan trató con 843 sacas de lana en solitario, el decimoséptimo envío. 402 para Flandes, a cargo del mencionado Francisco de Carrión; 296 para La Rochela, donde también mandó 4 costales de peletería, 1 fardel de borceguíes y 10 rollos, a su pariente Fernando de Quintanadueñas, o a su criado, Toribio de San Vicente, que hemos visto trabajó de forma subsidiaria para los otros Quintanadueñas; mientras que a Nantes llegaron 145 sacas y otros 4 fardeles de peletería, asimismo para su criado Toribio o para Pedro de la Torre, visto más arriba, que se dice que era hijo de García de Quintanadueñas. Me lleva a pensar que el verdadero precursor de la estirpe fuese este Juan González de Quintanadueñas, aparte de lo ya dicho, el que además aparezca en primer lugar junto con Pedro de Quintanadueñas en un envío de 1490 de 100 sacas de lana a Ruan. Otro lo hizo en 1499, con Martín Dáñez, en este caso 40, a Flandes. En cuanto a las importaciones, Juan de Quintanadueñas, en 1482 trajo 8 fardeles de paños que desde Flandes le remitió Pedro de Quintanadueñas, y 1 de lienzos que desde Nantes le mandó Fernando de Quintanadueñas, lo que vuelve a incidir en el mayor protagonismo del primero frente a estos otros dos que se estimaban como los iniciadores de la dinastía familiar. Ya como Juan González de Quintanadueñas su trato fue mucho mayor, repartido casi por igual entre Flandes, La Rochela y Nantes, si es que se trató de la misma persona, aunque todo apunta a que sí: del primer origen, 54 fardeles de paños, 1 bala de fustanes, 3 barriles y 2 roldanas de cobre, 2 cestas de cardas y 2 baúles, donde el principal factor fue el antedicho Francisco de Carrión, seguido por Francisco de la Torre y Andrés Pesquera; del segundo, 33 fardeles de lienzos, 13 de navales, 2 de bretañas y 37 paquetes de cañamazo, embarcados en su mayor parte por Toribio, sustituido por Fernando de Quintanadueñas; y, desde el último, 86 fardeles y 1 paquete de lienzos, 2 fardeles de lienzos de Ruan, 8 y 17 paquetes de cañamazo, 1 fardel de paños y otro de papel, y 14 cestas de cardas, por Toribio, otra vez, reemplazado por otro de igual nombre, Toribio de Herrera, y por los vistos Pedro de la Torre y Fernando de Quintanadueñas, y puntualmente por Guillermo, o Guillaume, Verdeo, y Simón de Valdivieso.

El citado García de Quintanadueñas,[34] que sería otro hermano de Pedro, Francisco y Fernando de Quintanadueñas, aparece activo en 1494-99. En

34. Presente en Sevilla en 1489 (Natalia PALENZUELA DOMÍNGUEZ, *Los mercaderes burgaleses…*, p. 239).

solitario exportó 24 sacas a Flandes donde las aguardaba su hijo Francisco de la Torre[35] —como vemos sus descendientes adoptaron un apellido diferente al del progenitor—. Mientras que con el que sería otro pariente, Diego de la Torre, mandó a dicho lugar otras 72 sacas, también recibidas por el susodicho Francisco de la Torre. Desde Flandes introdujo 27 fardeles de paños, 1 cesta de cardas y 3 baúles, en su mayor parte remitidos por su hijo Francisco —puede que en algunos de los apuntes no sea Francisco de la Torre el que figure, sino su pariente Fernando de la Torre, que luego veremos, porque, como sabemos, en ocasiones se confunden las abreviaturas de ambos nombres de pila—, en algún caso sustituido por el otro vástago, Pedro de la Torre y por un tercer de la Torre, Juan de la Torre; desde Nantes, 14 fardeles de lienzos y 1 paquete de cañamazo, por dicho Pedro de la Torre, Bernardino de Salinas o Toribio de San Vicente; y, desde La Rochela, 1 paquete de cañamazo, también por Pedro de la Torre.

5. Los de la Torre

Por último, vayamos con estos de la Torre.

Hasta ahora se pensaba que el mayor exponente familiar había sido Juan de la Torre, que llegó a regidor burgalés, tras serle cedido el cargo por su hermano Fernando, hacia 1477, y que obtuvo los títulos de licenciado y doctor, lo que le granjeó gran consideración entre sus colegas. Otro miembro conocido de la saga era Álvaro de la Torre, si bien comprobaremos que existieron algunos más, parte de ellos colaboradores y socios de los Quintanadueñas.[36] Con los que, como hemos visto, tuvieron parentesco, caso referido de García de Quintanadueñas, progenitor de Pedro, Francisco y García de la Torre, y de Fernando de Quintanadueñas, padre de Fernando de la Torre. Como de Francisco y Fernando de la Torre se dice que eran hermanos, más bien hermanastros, puede que García y Fernando de Quintanadueñas fuesen también congéneres y se hubiesen casado sucesivamente con la misma mujer, una de la Torre.

Si comenzamos por Juan de la Torre, citado más arriba, comerció con 27 sacas de lana y 52 rollos con Flandes, otras 23 sacas con La Rochela y otras 7 con Nantes. Como factor en el primer destino tuvo a su hermano Francisco de la Torre —que así pudo ser el mencionado hijo de García de Quintanadueñas, y por tanto este último habría sido su padre, o su padrastro— menos en 1499, que lo fue otro hermano, Fernando de la Torre —que pudo ser el hijo de Fer-

35. Diputado de los cónsules castellanos en Brujas en 1514 (Louis Gilliodts-Van Severen, *Cartulaire de l'ancien*…, p. 229).

36. Betsabé Caunedo del Potro, *Mercaderes castellanos*… 1981, p. 174-177; y, *Mercaderes castellanos*… 1983, p. 287-288.

nando de Quintanadueñas, visto más arriba, y por ello igualmente hermanastro de los anteriores—; mientras que en el segundo destino lo fue Cristóbal de la Torre, también probable pariente suyo; y en Nantes, Toribio de San Vicente, que hemos visto era el criado del citado Fernando de Quintanadueñas. En 1482, el licenciado de la Torre, que sería nuestro Juan de la Torre,[37] mandó 10 sacas de lana a Flandes a su hijo Francisco, por tanto, de igual nombre que su tío, el Francisco hermano, o hermanastro, de Juan, arriba visto. Como importador, este último, llevó a Bilbao desde Flandes 14 fardeles de paños, 1 roldana de latón y 1 paquete de cañamazo, que le remitieron sus hermanos Fernando y Francisco de la Torre, sobre todo el primero, o él mismo; y, desde La Rochela, medio fardel de telas blancas y otro de cañamazo, despachados por el citado Cristóbal de la Torre.[38] El licenciado de la Torre, Juan de la Torre, según hemos visto antes, trajo en 1482 de Nantes 2 paquetes de cañamazo que le mandó su pariente Diego de la Torre; sería el mismo que otro *licenciado*, del que no se nos dice el nombre, pero que ese año recibió asimismo de dicho Diego 2 fardeles de lienzos con igual origen; pero puede que no coincidiese con el *licenciado* que en 1490 obtuvo 1 fardel de paños flamencos que le mandara Pedro de Salinas.

Como he dicho, Juan y Francisco de la Torre tenían otro hermano, o hermanastro, llamado Fernando de la Torre,[39] que en 1501 despachó 59 sacas y 52 rollos a Flandes, donde los recibió su hermano, el susodicho Francisco. De otro lado, introdujo 7 fardeles de paños flamencos, que en parte se remitió a sí mismo, 1 paquete de cañamazo con el que hizo lo propio, 1 fardel de lienzos, 2 paquetes de cañamazo y 6 cestas de cardas nanteses que le mandaron Martín de Aranda y otro probable pariente, Andrés de la Torre, y 1 paca con 12 paños londinenses y 4 balas con 42.

Había además un cuarto hermano, conocido por García de la Torre, que sabemos también era hijo de García de Quintanadueñas, quien en 1499 mandó 6 sacas a Flandes a su congénere Francisco de la Torre. Y recibió desde allí en 1481 un fardel de paños con el mismo remitente; mientras que al año siguiente viajó a Nantes, a por 3 fardeles de lienzos y 1 de cañamazo.

Un Juan de Torres de los registros no sería el mismo que el arriba visto, pero sí puede que fuera miembro de la familia, al compartir algunos de sus agentes. Fue padre de Bernardo de Torres,[40] al que en 1490 mandara —no

37. En los registros de entrada hay uno que contiene a Juan Martínez de la Torre, que trajo en 1482 desde Flandes 4 fardeles de paños que le embarcara Martín de la Torre.

38. Que desde Nantes metió 4 fardeles de lienzos, y desde La Rochela 1 caja de seda.

39. Que no puede ser el regidor arriba visto, que murió hacia 1477. También se cita a un Fernando de la Torre canónigo burgalés (Betsabé CAUNEDO del POTRO, *Mercaderes castellanos*… 1981, p. 174-177).

40. Quien importó en 1489 1 fardel de paños flamencos y 6 paquetes de cañamazo nanteses.

está claro pues solo en algún apunte se dice que el receptor era su hijo o un tal *Torres*— algunas de las 64 sacas de lana que llegaron a La Rochela, en su mayor parte recibidas por Francisco de Nájera, como sabemos, criado de Pedro Cerezo. En cuanto a sus importaciones, desde Nantes se trajo 12 fardeles de lienzos y 2, más 1 paquete, de cañamazo, algunos ahora sí claramente despachados por su hijo Bernardo, y por él mismo o por Juan de Herrero o Pedro de Briviesca; desde Flandes, 6 fardeles de paños, que le remitió otra vez su hijo; y desde La Rochela le llegaron 6 paquetes de cañamazo, embarcados por los vistos Toribio de San Vicente y Fernando de Quintanadueñas. De forma que estaría emparentado con los de la Torre, como he apuntado, y, por tanto, con los Quintanadueñas.

El doctor Juan de la Torre —¿tal vez el visto licenciado Juan de la Torre, que luego llegó a doctor?— tuvo como yerno a Diego de la Torre, que, si es el visto más arriba como socio de García de Quintanadueñas, trató pues con el padre, o el padrastro, de su suegro, algo poco probable, pero no imposible; quien, en 1496, como dicho yerno, remitió a Flandes 10 sacas de lana que recibiría Francisco de la Torre, su criado; éste bien pudo ser tanto el hermano como el hijo de su suegro Juan. En solitario, Diego comerció con 502 sacas, lo que lo convierte en el mayor mercader con este apellido. Casi todas (439) y 4 costales de peletería y 1 de liaza hacia Flandes, donde esperaban una pléyade de criados y factores, además de él mismo, que allí viajó en 1489: para empezar, sus tíos políticos, de nuevo Francisco de la Torre, como su criado, y Fernando de la Torre, junto con Juan de la Torre, que no sería el suegro, sino otro pariente del mismo; a ellos se sumaron los Cortés, Gonzalo Cortés como criado de Diego, y un pariente de éste, Diego Cortés; también estaban Pedro de San Vicente, posiblemente familiar del arriba visto Toribio, y Alonso de Manzaneda, a veces sustituido por los citados Francisco y Fernando de la Torre. Las 61 sacas de La Rochela fueron para otro criado de Diego, Bernardino de Burgos,[41] y para el ya visto de Fernando de Quintanadueñas y Toribio de San Vicente. En Nantes estaba Bernardino de Espinosa, que recibió solamente 2 sacas. Tantos factores y criados, algunos de ellos incluso sus tíos políticos, nos hablan de la potencia mercantil de Diego; que trató, además, como he dicho, con García de Quintanadueñas —padre o padrastro de su suegro—, junto con el que, él en primer lugar, en 1495 mandó 20 sacas a Flandes, a sus tíos Fernando y Francisco de la Torre, o puede que solo a uno de ellos, pues a veces, como sabemos, los nombres se confunden en los registros. También colaboró con Pedro y Fernando de Quintanadueñas, probablemente hermanos del padre de su suegro,

41. Quien importó 4 paquetes de cañamazo rocheleses.

con quienes, asimismo en primer término, remitió ese año 1.200 quintales de hierro a Londres, a su criado Rodrigo de Oviedo. Diego moriría hacia 1501, año en el que en su nombre despacharon a Flandes 5 sacas de lana, a Felipe de Carrión. La artífice de tal envío habría sido su viuda, que ya aparece como tal, sin que sepamos el nombre, esa misma anualidad embarcando otras 35 sacas, 20 a Flandes, de nuevo a Felipe de Carrión, y 15 a Nantes, al antedicho Bernardino de Espinosa. Si nos vamos a los registros de entrada, comprobamos cómo fue uno de los grandes importadores. Con nada menos que 75 fardeles de paños y 4 de velartes, 1 bala de fustanes, 1 barril de mercería y 4 baúles que desde Flandes le remitieron los agentes ya vistos, Fernando, Francisco y Juan de la Torre, Alonso de Manzaneda y Pedro de San Vicente, y otros nuevos, como Luis de Burgos, Fernando Cortés, Juan Enrique, Sancho de Miranda, Diego de las Casas y García de las Casas. Desde Nantes se hizo traer 64 fardeles de lienzos, otros 10, media paca y 40 paquetes de cañamazo, 2 fardeles de navales, 5 y 2 paquetes de anjeos, 1 fardel de minucias y 17 cestas de cardas; casi todo a cargo del citado Bernardino de Espinosa, y el resto de Toribio de San Vicente, Juan de Tordómar o Alonso de Miranda. Desde La Rochela llegaron 2 fardeles de paños, 3 de navales, 9 de lienzos y 2 de bretañas, y 23 paquetes de cañamazo; a cargo de Fernando y Francisco de Quintanadueñas, Bernardino de Espinosa, Bernardino de Burgos, como sabemos, criado de Diego de la Torre, García de Burgos y Toribio de San Vicente.

En 1493 y 1494 Diego de la Torre se asoció con Juan Ramírez de Miranda, como vimos más arriba, en este caso con Diego en primer lugar, para comprar en La Rochela 8 fardeles de lienzos y 4 paquetes de cañamazo, que les despachó Bernardino de Espinosa. Y en 1494, para traer desde Nantes 8 fardeles de lienzos y 17 paquetes de cañamazo; casi todo mandado por el susodicho Bernardino de Espinosa, y el resto por Bernardino de Medina[42] y Juan de Paredes.

Un Diego de la Torre diferente habría sido el *del barrio de San Juan*, que en 1499 mandó 26 sacas a Flandes, a Pedro de San Vicente. Y en 1489-1490 recibió 1 fardel de navales y 4 paquetes de cañamazo, que desde La Rochela enviaron Toribio de San Vicente y Fernando de Quintanadueñas. Al compartir agentes sería pariente de los antedichos Torres, cosa que no podemos afirmar de Diego Fernández de la Torre, al que en 1499 le mandó desde Nantes Ochoa de Anunzibai 1 fardel de lienzos y 2 paquetes de cañamazo; mientras que en

42. En 1490 fue uno de los 15 diputados por la colonia castellana trasladada a Amberes para negociar con los que se habían quedado en Brujas su reunificación (Jos Marechal, "Le départ de Bruges…", p. 196). Mientras que en 1492 obtuvo la carta de naturalización para avecindarse en Nantes (Henri Touchard, *Le commerce maritime*…, p. 355).

1483 Diego González de la Torre recibió de Francisco de Pampliega 1 fardel de lienzos nanteses.

Otra rama de la familia fue la del arriba mencionado Álvaro, cónsul del Consulado en 1499[43]. Su padre era Pedro García de la Torre, difunto hacia 1489, que en 1482 mandó 58 sacas a Flandes, donde las esperaban Francisco de Villegas, visto más arriba, y su hijo, nuestro Álvaro de la Torre. Pedro García de la Torre, como importador trajo desde Nantes 7 fardeles de lienzos, 3 de cañamazo, 3 cestas de cardas y 1 baúl, que le remitieran Juan Herrera y Diego de Salamanca; y de La Rochela, 20 fardeles de lienzos que mandara su pariente Francisco de la Torre. Muerto, o moribundo, Pedro García, su esposa, de la que no sabemos el nombre y que aparece como *mujer de Pedro de la Torre*, recibió de dichos destino y factor 4 fardeles de navales y 14 paquetes de cañamazo.

Fenecido el padre, Álvaro de la Torre[44] trabajó en solitario entre 1489 y 1501, para enviar a Flandes 201 sacas, a su hermano e hijo, ambos llamados Pedro de la Torre, como el patriarca, que no serían pues el arriba visto hijo de García de Quintanadueñas; 188 a La Rochela, a Francisco de Nájera, el citado criado de Pedro Cerezo, y 55 a Nantes, al también conocido Martín de Aranda, y a Sebastián de Haedo; en total, 444 sacas. En 1491 Álvaro, junto con Alonso de Astudillo, remitió otras 36 sacas a su hijo Pedro. Y, en 1494, uno de los dos Pedros, tío o sobrino, llevaron otras 5, en este caso a Nantes, para el antedicho Toribio de San Vicente. En cuanto a las importaciones, Álvaro en solitario trajo desde Flandes 52 fardeles, 1 roldana y 1 paca de paños, 1 paquete de cañamazo, 1 barril de hoja de hierro, 1 cesta de cardas y 5 baúles, casi todo, cuando hay noticias al respecto, estibado por Pedro de la Torre, no se especifica si hermano o hijo, menos un apunte en el que él mismo hizo el embarque y otro de Juan Bonfas; de Nantes, 24 fardeles de lienzos, 5 paquetes de cañamazo y 8 cestas de cardas, en su mayor parte por Martín de Aranda, y un apunte de los arriba vistos, Andrés de la Torre, Francisco de la Torre y Peñavera; y, de Londres, 15 pacas con 183 paños, y otra con 50 cordellates, por Alonso de la Torre.[45] Ál-

43. José Damián González Arce, "La universidad de mercaderes…", p. 167-168.

44. Cónsul del Consulado en 1499 (José Damián González Arce, "La universidad de mercaderes…", p. 167-168; Luciano Huidobro Serna, "Fernando de la Torre, regidor de Burgos, y su estirpe", *Boletín de la Institución Fernán González y de la Comisión Provincial de Monumentos Históricos y Artísticos de Burgos*, 101 (Burgos, 1947), p. 606). Estuvo presente en Sevilla entre 1496 y 1500 (Natalia Palenzuela Domínguez, *Los mercaderes burgaleses*…, p. 240).

45. Que bien pudo ser otro de sus hijos. Así, debido a la confusión de las abreviaturas de ambos nombres, puede que algunos de los apuntes de exportación o importación del padre *Álvaro* pudiesen ser en realidad del hijo, *Alonso*. Lo cierto es que entre los segundos hay 2 de Alonso García de la Torre, que en 1483 introdujo 3 fardeles de lienzos de Nantes, a través de Francisco de Pampliega, visto más arriba.

varo de la Torre se asoció con el que hemos visto fue su agente en Flandes, su pariente Francisco de la Torre, para traer en 1494-1995 desde allí 25 fardeles de paños y 1 roldana de bonetes, despachados por Pedro de la Torre. Mientras que, con uno de dichos Pedro de la Torre, Álvaro en primer lugar importó en 1499 desde ese lugar otro fardel de paños y 1 baúl, para los que hizo de emisor Pedro de Mondragón. Que fue factor asimismo del mencionado Pedro de la Torre cuando en solitario en 1494 introdujo 9 fardeles de paños flamencos; el cual en 1482 metió 2 cestas de cardas y 1 paquete de horquetas de tundir, que desde Nantes le mandara Juan de Herrera; y, en 1489, 1 fardel de lienzos y 2 de cañamazo rocheleses.

Conclusión

Lo analizado en las páginas precedentes, constituye un estudio de caso sobre cómo se constituían y actuaban las compañías familiares, en el comercio naval europeo de amplio radio de la baja Edad Media. Se trató de una fórmula que configuró la principal institución que vehiculó el desarrollo exitoso del intercambio mercantil de europa occidental y prefiguró la empresa moderna, pero que registró algunas variantes:

En primer lugar, empresas familiares de núcleo restringido, y reducido, con un patriarca como líder único y gran protagonista en la toma de decisiones; junto al que podía actuar alguno de sus parientes, como ayudante más cercano y futuro sucesor. El resto de familiares (hijos, yernos, nietos…) eran delegados suyos en puestos subalternos, en las distintas sedes o emporios con los que se traficaba desde Burgos, en este caso a través del puerto de Bilbao; junto a los que podían actuar, asimismo, otros empleados e incluso criados familiares. Este patriarca, a su muerte, solía ser sucedido por el mayor de sus hijos, otras veces, por el más preparado —siempre que los hubiese mayores de edad, pues, en su ausencia, eran los hermanos, yernos o sobrinos los que heredaban esta responsabilidad; o las esposas, a la espera de que sus descendientes adquiriesen la mayoría de edad—.

En segundo lugar, están las sociedades dirigidas por varios parientes con similares responsabilidades. Generalmente hermanos, que solían actuar conjuntamente, desde la sede central de la compañía, Burgos; pero que en ocasiones se turnaban para ocupar en solitario la dirección, y en otros momentos trabajaban como delegados en los puertos con los que mantenían intercambios mercantiles. En caso de muerte de los responsables, eran sustituidos por sus iguales o por sus descendientes, sin que quede clara una línea familiar principal de mando en la estirpe.

En tercer lugar, este segundo tipo de entidades dio paso, con el transcurso del tiempo, a que los socios de estas familias extensas instalados en plazas lejanas del extranjero, como Nantes o Brujas, pero en ocasiones también en ciudades de la península Ibérica distantes de Burgos, como Sevilla, Segovia, Logroño… ganasen en autonomía y fundasen sus propias sagas mercantiles que, con los años se segregasen de la rama principal burgalesa. A la que en principio se mantuvieron vinculados en una relación de dependencia; pero de la que acabarían por independizarse para, en adelante, relacionarse con ella sólo de manera preferente, pero no de forma subordinada.

Por último, también hemos podido ver a algunos clanes colaborar con otras firmas familiares de mayor entidad. En ocasiones con un papel muy secundario, como factores o delegados en los destinos con los que se comerció; pero en otras, esta cooperación dio lugar a la alianza entre estirpes, y aún a su fusión mediante matrimonios de sus miembros, con el caso extremo de intercambio de sus apellidos, adoptados de la otra saga para una mayor imbricación empresarial.

APÉNDICE

Tabla 1: Principales miembros de la familia Castro, filiación y actividad mercantil. Entre paréntesis, el grado de antigüedad, en caso de que aparezca más de una persona con el mismo nombre, el número de sacas de lana exportadas y otros datos

Mercader	*Familiares*	*Socios*	*Factores*			
			Flandes	*La Rochela*	*Nantes*	*Londres*
Diego de Castro (1) (Burgos) (165)	Pedro de Castro (1), Fernando de Castro (1), Gonzalo de Castro (hermanos), Diego de Castro (2) (Segovia) (¿hijo?), García de Castro (¿nieto?)	Gonzalo Pardo, Bernardino Pardo, Alonso de Aranda, Juan de Torres, Pedro de Escalante	Alonso de Olmedo, Bernardino Pardo, Silvestre Pardo, Martín de Lupiana, Pedro de Cuéllar, Pedro de Burgos, Alonso de Castro (1), Alonso de Castro (2), Francisco de Castro, Juan de Astudillo	Francisco de Madrigal, Francisco de Nájera, Alonso de Astudillo, Juan de la Mota, Lope de Maluenda, García de Castro, Francisco de Pampliega	Pedro de Salamanca, Pedro de Escalante, Juan de la Presa	Martín de Maluenda, Álvaro de Cisneros, Juan de Castro (Southampton)
Diego de Castro (2) (Segovia) (40)	Diego de Castro (1) (¿padre?) Elvira de San Vítores (mujer, hija de Lope de San Vítores) García de Castro (hijo)		Pedro de Cuéllar, Alonso de Olmedo	García de Castro	Francisco de Pampliega, Antonio de Paredes	
Pedro de Castro (1) (284)	Diego de Castro, Fernando de Castro (1), Gonzalo de Castro (hermanos)		Gonzalo de Castro, Bernardino Pardo, Alonso de Barrios, Alonso de Castro	Francisco de Nájera (criado de Pedro de Cerezo)	Bernardino de Riego	Martín de Maluenda, Pedro de Salamanca, Francisco de Mazuelo
Alonso de Castro (1) (241)	Francisco de Castro, Alonso de Castro (2), Fernando de Castro (2), Pedro de Castro (2) (hijos), Juan de Castro (¿hijo?)	Francisco Barrero	Francisco de Castro, Pedro de Castro (2), Alonso de Castro (2), Fernando de Castro (2), Juan de Castro, Alonso de Astudillo, Martín de Valmaseda	Alonso de Castro (2)	Francisco de Quintanadueñas	Pedro de Madariaga (criado de Pedro Jiménez de Bertendona), Pedro de Salamanca
Francisco de Castro (87)	Alonso de Castro (1) (padre), Alonso de Castro (2), Fernando de Castro (2), Pedro de Castro (2), Juan de Castro (hermanos), Fernando de Castro (3) (hijo)		Alonso de Castro (2), Fernando de Castro (3), yerno	Francisco de Nájera		
Fernando de Castro (2)	Alonso de Castro (1) (padre), Alonso de Castro (2), Francisco de Castro, Pedro de Castro (2), Juan de Castro (hermanos)		Alonso de Castro (2), Juan de Castro	Francisco de Nájera, Francisco Núñez		Diego de Castro (2)
Álvaro de Castro (90)			Alonso Jiménez			

Tabla 2: Principales miembros de la familia San Vítores, filiación y actividad mercantil. Entre paréntesis, el grado de antigüedad, en caso de que aparezca más de una persona con el mismo nombre, el número de sacas de lana exportadas y otros datos

Mercader	*Familiares*	*Socios*	*Factores*			
			Flandes	*La Rochela*	*Nantes*	*Londres*
Lope de San Vítores (1.065)	Leonor Martínez (esposa), Diego de San Vítores (1) (hermano), Juan de San Vítores (1), Pedro de San Vítores, Francisco de San Vítores, Diego de San Vítores (2) (hijos), Elvira de San Vítores (hija, esposa de Diego de Castro), Juan de San Vítores (2) (sobrino, hijo de Alfonso de San Vítores)	Los Castro	Juan de San Vítores (2), Diego de San Vítores (1), Pedro de San Vítores, Fernando García de San Vítores, Velasco y Gregorio de Béjar, Francisco de San Vítores, Alonso de San Vítores, Santiago de Béjar, Ortega de Villalobos, Andrés Pesquera, Rodrigo de Cifuentes	Francisco de San Vítores, Diego de San Vítores (2), Pedro de San Vítores, Lope de Palenzuela	Francisco de San Vítores, Sancho de Villasante, Martín de Aranda, Lesmes de Mazuelo, Francisco de Paredes y Bernardino de Espinosa	
Francisco de San Vítores (50)	Lope de San Vítores (padre, muerto en 1499, sustituido por la madre y Francisco)			Juan de San Vítores (1)		
Alfonso de San Vítores	Juan de San Vítores (2) (hijo)					Juan de San Vítores (2) (Southampton)

Tabla 3: Principales miembros de la familia Miranda, filiación y actividad mercantil. Entre paréntesis, el grado de antigüedad, en caso de que aparezca más de una persona con el mismo nombre, el número de sacas de lana exportadas y otros datos

Mercader	*Familiares*	*Socios*	*Factores*			
			Flandes	*La Rochela*	*Nantes*	*Londres*
Pedro de Miranda (1) (Pedro Sánchez de Miranda) (220) (cónsul en Brujas, regidor en Burgos)	Pedro de Miranda (2), Diego de Miranda, Martín de Miranda (hijos), Antonio de Melgosa (yerno) (criado del Condestable)	Los Castro	Pedro de Miranda (2), Alonso de Miranda, Juan de Miranda o Juan Pardo, Juan de Medina	Diego de Miranda	Pedro de Miranda (2), Diego de Miranda, Alonso de Miranda, Gonzalo de Miranda, Basurto, Sancho de Briviesca	Pedro de Miranda (2), Pedro de Salamanca
Diego de Miranda (98)	Pedro de Miranda (1) (Padre), Pedro de Miranda (2), Martín de Miranda (hermanos)	Andrés de Miranda	Pedro de Miranda (2), Silvestre Pardo	Martín de Miranda, Pedro de Miranda (2), Alonso de Miranda	Juan de Tolosa	Juan de Miranda, Juan del Hoyo
Martín de Miranda (asentado en Nantes)	Pedro de Miranda (1) (Padre), Diego de Miranda, Pedro de Miranda (2) (hermanos), Francisco de Pampliega, Diego de Pampliega (hijos)		Francisco de Nájera		Alonso de Miranda (Nantes y Vannes)	
Alonso de Miranda, (burgués en Nantes) (79)	Pariente de Martín de Miranda, padrino de sus hijos Francisco de Pampliega y Diego de Pampliega	Bernardino de Miranda				
Antonio de Melgosa (criado del Condestable) (661)	Pedro de Miranda (1) (suegro), Pedro de Miranda (2), Diego de Miranda, Martín de Miranda (cuñados)		Pedro de Miranda (2)		Pedro de Miranda (2), Diego de Miranda, Francisco de Miranda	
Diego Cortés de Miranda (628)	Pariente de Pedro de Miranda (1), Juan de Miranda (sobrino), Juan de Tolosa (criado)		Juan de Miranda, Sancho de Miranda, Juan Cortes, Juan de Miranda (o Juan Cortés de Miranda), Bernardino de Miranda, Juan de Sedano	Juan de Tolosa, Diego de Tolosa, Diego de Miranda, Diego de Zuazo, Martín de Miranda, Antonio de Nájera, Alonso de Miranda, Bernardino Yerro	Juan de Tolosa, Alonso de Miranda (Nantes y Vannes)	Juan de Tolosa, Sancho Embito
Pedro Cortés de Miranda (10)	Pariente de Pedro de Miranda (1)					
Juan de Miranda (36) cónsul del Consulado de Burgos	Pariente de Alonso de Miranda, Sancho de Miranda, Juan Ramírez de Miranda, Gonzalo de Miranda (hijos)		Sancho de Miranda (hijo)	Francisco de Arexti, García de Miranda, Pedro de San Juan, Diego de Medina	Alonso de Miranda	Sancho Embito

Tabla 4: Principales miembros de la familia Quintanadueñas, filiación y actividad mercantil. Entre paréntesis, el grado de antigüedad, en caso de que aparezca más de una persona con el mismo nombre, el número de sacas de lana exportadas y otros datos

Mercader	*Familiares*	*Socios*	*Factores*			
			Flandes	*La Rochela*	*Nantes*	*Londres*
Juan de Quintanadueñas (Juan González de Quintanadueñas) (843)	Toribio de San Vicente (criado)	Pedro de Quintanadueñas, Martín Dáñez	Francisco de Carrión, Pedro de Quintanadueñas, Francisco de la Torre, Andrés Pesquera	Fernando de Quintanadueñas, Toribio de San Vicente	Toribio de San Vicente, Pedro de la Torre, Fernando de Quintanadueñas, Toribio de Herrera	
Francisco de Quintanadueñas (Mahamud)	Fernando de Quintanadueñas, Pedro de Quintanadueñas, García de Quintanadueñas (hermanos)					
Fernando de Quintanadueñas	Francisco de Quintanadueñas, Pedro de Quintanadueñas, García de Quintanadueñas (hermanos), Clara Pesquera (mujer), Juan de Quintanadueñas Pesquera (hijo, Ruan), María de Lerma (2ª mujer), Fernando de la Torre (hijo)	Pedro de Quintanadueñas	Francisco de la Torre, Pedro del Castillo	Toribio de San Vicente, Fernando de Soria	Pedro de la Torre, Toribio de San Vicente, Dieguito de Vitoria, Diego de Zuazo	Juan de Carrión
Pedro de Quintanadueñas (592)	Fernando de Quintanadueñas, Francisco de Quintanadueñas, García de Quintanadueñas (hermanos), Ana de San Pedro de Ambasaguas (mujer), Gómez de Quintanadueñas (hijo)	Juan González de Quintanadueñas, Fernando de Quintanadueñas	Francisco de Carrión		Pedro de la Torre, Lesmes de Mazuelo, Toribio de San Vicente	Juan de Carrión, Diego de Bernuy
García de Quintanadueñas (96)	Fernando de Quintanadueñas, Francisco de Quintanadueñas, Pedro de Quintanadueñas (hermanos), Pedro de la Torre (1) (hijo), Francisco de la Torre (hijo), García de la Torre (hijo)	Diego de la Torre (¿pariente?)	Francisco de la Torre, Fernando de la Torre, Pedro de la Torre, Juan de la Torre	Pedro de la Torre	Pedro de la Torre, Bernardino de Salinas, Toribio de San Vicente	

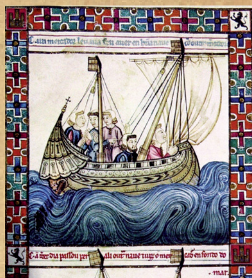
Tabla 5: Principales miembros de la familia de la Torre, filiación y actividad mercantil. Entre paréntesis, el grado de antigüedad, en caso de que aparezca más de una persona con el mismo nombre, el número de sacas de lana exportadas y otros datos

Mercader	*Familiares*	*Socios*	*Factores*			
			Flandes	*La Rochela*	*Nantes*	*Londres*
Juan de la Torre (regidor, licenciado, doctor) (57)	Fernando de la Torre, Francisco de la Torre, García de la Torre (hermanos/hermanastros), Diego de la Torre (¿yerno?)	Diego de la Torre	Francisco de la Torre, Fernando de la Torre	Cristóbal de la Torre	Toribio de San Vicente, Diego de la Torre	
Fernando de la Torre (regidor) (52)	Juan de la Torre, Francisco de la Torre, García de la Torre (hermanos/hermanastros)		Francisco de la Torre, Andrés de la Torre, Martín de Aranda			
García de la Torre (6)	Juan de la Torre (hermano, hermanastro), Francisco de la Torre (hermano, hermanastro), Fernando de la Torre (hermano, hermanastro)		Francisco de la Torre			
Diego de la Torre (502) muerto hacia 1501	Juan de la Torre (suegro), Francisco de la Torre (criado/tío político/cuñado)	Juan de la Torre, García de Quintanadueñas (padre/padrastro del suegro), Pedro y Fernando de Quintanadueñas (hermanos del padre del suegro), Juan Ramírez de Miranda	Francisco de la Torre, Fernando de la Torre, Juan de la Torre, Felipe de Carrión	Bernardino de Burgos, Fernando de Quintanadueñas, Toribio de San Vicente, Fernando de Quintanadueñas, Francisco de Quintanadueñas	Bernardino de Espinosa	Rodrigo de Oviedo
Pedro García de la Torre (muerto hacia 1489) (58)	Álvaro de la Torre (hijo)		Álvaro de la Torre	Francisco de la Torre		
Álvaro de la Torre (cónsul en 1499) (444)	Pedro García de la Torre (padre), Pedro de la Torre (2) (hermano), Pedro de la Torre (3) (hijo)	Alonso de Astudillo, Francisco de la Torre	Pedro de la Torre (2), Pedro de la Torre (3)	Francisco de Nájera, Pedro Cerezo	Martín de Aranda, Andrés de la Torre, Francisco de la Torre	Alonso de la Torre

Títols de la col·lecció



1. *Manuscrits il·luminats. L'escenografia del poder durant els segles baixmedievals*, Josefina Planas, Flocel Sabaté, eds.
2. *El llibre de la Baronia d'Eramprunyà*, eds. Elena Cantarell, Mireia Comas, Carme Muntaner.
3. *L'artesania a Girona al segle XV*, Sandra Bernato.
4. *Usos i tradició de les literatures clàssiques a les literatures medievals*, Josep Antoni Clua, Flocel Sabaté, eds.
5. *El sucre en la història. Alimentació, quotidianitat i economia*, Flocel Sabaté, ed.
6. *El món rural i urbà en la Lleida islàmica (s. XI-XII). Lleida i l'est del districte: Castelldans i el pla del Mascançà*, Jesús Brufal.
7. *Cartografies de l'ànima. Identitat, memòria i escriptura*, Isabel Grifoll, Julián Acebrón, Flocel Sabaté, eds.
8 *Les veus del Sagrat,* Xavier Terrado, Flocel Sabaté, eds.
9. *La marina mercante medieval y la Casa de Mallorca: entre el Mediterráneo y el Atlántico,* Antonio Ortega Villoslada.
10. *La construcció d'identitats imaginades. Literatura medieval i ideologia,* Julián Acebrón, Isabel Grifoll, Flocel Sabaté, eds.
11. *El naixement de la consciència lingüística a l'edat mitjana,* Javier Terrado, Flocel Sabaté, eds.
12. *Sucre i societat*, Flocel Sabaté, ed.
13. *Exteriors i interiors. Retalls d'història d'art medieval*, Francesc Fité, Flocel Sabaté, Albert Velasco, eds.
14. *Investigar l'edat mitjana*, Flocel Sabaté, Jesús Brufal, eds.
15. *El poder entre la ciutat i la regió*, Flocel Sabaté, ed.
16. *Els espais de poder a la ciutat medieval*, Flocel Sabaté, ed.
17. *Creences a l'època medieval: ortodòxia i heretgia*, Karen Stöber, ed.
18. *La transmisión del saber técnico de los arquitectos en la Corona de Aragón en el tardogótico*, Víctor Daniel López Lorente.
19. *"Un regne dins en la mar". Estudis sobre l'economia, la societat i la fiscalitat de Mallorca a la Baixa Edat Mitjana*, Antoni Riera i Melis.



Los puertos del Atlántico en la Baja Edad Media: navegación, instituciones y gobernanza

Esta obra colectiva pretende responder a varios de los interrogantes que nos plantean las formas de la vida política, socioeconómica y cultural de los puertos del sur de la Europa atlántica desde la segunda mitad del siglo XII, cuando la colaboración entre los diversos agentes económicos, sociales y políticos articularon las primeras formas de gobernanza para hacer frente a sus retos y desafíos, hasta comienzos del siglo XVI, cuando las estructuras del poder monárquico centralizado intervendrían en esas formas de gobernanza propia de los puertos atlánticos.

El principal valor de esta obra sobre los puertos atlánticos medievales radica en que los autores han centrado su mirada en el estudio de las relaciones entre gobernanza y agencia por medio de un somero análisis de la conflictividad, la cooperación, la transferencia tecnológica, los intercambios humanos y mercantiles, así como las alianzas que vincularon a los diversos actores sociales, grupos y organizaciones físicamente presentes en los puertos del Atlántico, del que se destaca la sobresaliente capacidad de agencia de las mujeres y los hombres, vinculada a sus actividades marítimas y portuarias.

Imagen de la cubierta: Cantiga de Santa María de Alfonso X, n.º 193. Real Biblioteca del Monasterio de San Lorenzo de El Escorial.



Verum et Pulchrum
Medium Aevum



Pagès editors

ISBN: 978-84-1303-300-6

